PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

SP

KROKUS i BRAWA w APENINACH

str. 4-5 i 10

37 ● (1764) ● 1985-09-15 CENA 30 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Samolotowy mistrz świata w lataniu precyzyjnym WACŁAW NYCZ z Aeroklubu Rzeszowskiego na warszawskim lotnisku Okęcie na tle samolotu Il-62M „Gen. Władysław Sikorski", którym wraz z ekipą polską przyleciał z USA. Rozmowa z mistrzem świata na str. 3.

Zdjęcie: ANDRZEJ PAWLISZEWSKI

Z LOTU PO KRAJU

PROMOCJE W WYŻSZYCH SZKOŁACH OFICERSKICH

1 września, w 46 rocznicę Września 1939, w wyższych szkołach oficerskich ludowego Wojska Polskiego odbyły się uroczyste promocje młodych oficerów. W obecności przedstawicieli władz wojewódzkich, rodzin oraz licznie zebranych mieszkańców miast, promocje odbyły się m.in. w:

Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. Józefa Bema w Toruniu. Aktu promocji dokonał Szef Głównego Zarządu Szkolenia Bojowego, gen. dyw. dr **Wojciech Barański.** Prymus — ppor. **Wiesław Lis,** druga lokata — ppor. **Leszek Gromadzki,** trzecia — ppor. **Jarosław Wysocki.**

Wyższej Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej im. kpt. pil. Sylwestra Bartosika w Jeleniej Górze. Aktu promocji dokonał szef Departamentu Kadr MON, gen. dyw. dr **Zygmunt Zieliński.** Prymus — ppor. **Janusz Rożej,** druga lokata — ppor. **Jan Rosiński,** trzecia — ppor. **Jarosław Spenda.**

Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. Mieczysława Kalinowskiego w Koszalinie. Aktu promocji dokonał dowódca Pomorskiego Okręgu Wojskowego, gen. dyw. **Zbigniew Blechman.** Prymus — ppor. **Krzysztof Walberski,** druga lokata — ppor. **Mariusz Grileń,** trzecia — ppor. **Marian Fiołka.**

POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY MIĘDZY AEROKLUBEM PRL A ZWIĄZKIEM BYŁYCH ŻOŁNIERZY ZAWODOWYCH

Aeroklub PRL i Związek Byłych Żołnierzy Zawodowych zawarły porozumienie o współpracy i współdziałaniu. Podpisali je: prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. pil. dr **Władysław Hermaszewski** i prezes Zarządu Głównego ZBŻZ — płk w st. spocz. dr **Roman Leś.**

Porozumienie obejmuje m.in. wspólne podejmowanie przedsięwzięć w zakresie patriotyczno-obronnego wychowania, rozwijania sportów techniczno-obronnych, młodzieży oraz inspirowanie prac społecznie użytecznych Aeroklubu PRL, w szeregach którego działa wielu oficerów rezerwy z lotnictwa wojskowego, nawiąże poprzez aerokluby współpracę z instancjami ZBŻZ w organizacji wspólnych przedsięwzięć wychowawczo-szkoleniowych, kulturalnych i rekreacyjnych z młodzieżą. Udostępni także kołom ZBŻZ lotniska aeroklubów dla potrzeb szkolenia oraz imprez sportowych i propagandowych.

ZJAZD ABSOLWENTÓW SZKOŁY PODOFICERÓW DLA MAŁOLETNICH W KROŚNIE

W Krośnie odbył się w dniach 27—29 września piąty zjazd absolwentów Szkoły Podoficerów dla Małoletnich oraz kadry Wojsk Lotniczych do roku 1939. W pierwszym dniu zjazdu jego uczestnicy wzięli udział w uroczystym odsłonięciu tablicy pamiątkowej na lotnisku Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, a także w sympozjum na którym wygłoszono trzy referaty. W drugim dniu złożono wiązanki kwiatów pod tablicą upamiętniającą bohaterską walkę wychowanków Szkoły Podoficerów dla Małoletnich, uczestniczono w uroczystej akademii; wieczorem odbyło się spotkanie koleżeńskie. W trzecim natomiast dniu zwiedzono tereny dawnych szkół szybowcowych w Ustianowej i Bezmiechowej. W zjeździe wzięło udział 107 osób, w tym 11 z zagranicy.

Relacja ze zjazdu w następnych numerach.

DWÓCH SPADOCHRONOWYCH MISTRZÓW POLSKI

Na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego rozegrano w ostatnim tygodniu sierpnia XXIX Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Mimo kłopotów z pogodą, organizatorom udało się przeprowadzić obie konkurencje — akrobacje i skoki na celność lądowania. Ta ostatnia konkurencja stała na wysokim poziomie. Jej zwycięzca, **Marek Fotyga** z WKS Zawisza, w siedmiu skokach uzyskał wynik absolutny (0,00). Drugie miejsce przyznano dwóm zawodnikom, ponieważ w 5 skokach dogrywki uzyskali także wyniki absolutne.

Absolutnymi mistrzami Polski zostali: **Marek Fotyga** i **Wiesław Skóra** (obaj z WKS Zawisza) po 5 pkt., trzecie miejsce zajął **Wiesław Guzik** (WKS Wawel) — 7 pkt. Wśród kobiet absolutną mistrzynią została **Krystyna Pączkowska** (WKS Śląsk) — 2 pkt, druga była **Anna Tarczon** (Aeroklub Tatrzański) — 6 pkt, trzecia — **Elżbieta Pogódz** (A. Ziemi Zamojskiej — 8 pkt.).

Obszerniej o mistrzostwach — w następnych numerach.

MISTRZOSTWA JUNIORÓW W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

W ostatnim tygodniu sierpnia przeprowadzono w Aeroklubie Radomskim mistrzostwa Polski juniorów w akrobacji samolotowej. Startowało 22 zawodników z 10 aeroklubów. Rozegrano je w dwóch grupach: A — akrobacji wyższej i B — akrobacji średniej.

Wyniki. Grupa A — 1. **Witold Chodorowski** (Aeroklub Podkarpacki) — 8361 pkt, 2. **Tadeusz Jakubiec** (Aeroklub Rzeszowski) — 8253 pkt., 3. **Tomasz Górski** (Aeroklub Śląski) — 8093 pkt. Grupa B — 1. **Grzegorz Zwierzchowski** (Aeroklub Radomski) — 5811 pkt., 2. **Stefan Rutkowski** (Aeroklub Orląt) — 5652 pkt., 3. **Lech Łakomy** (Aeroklub Golański) — 5404 pkt.

ODZNACZENI NA 50-LECIE AEROKLUBU POMORSKIEGO

Z okazji 50-lecia Aeroklubu Pomorskiego wyróżniono jego licznych działaczy i pracowników. Medale 40-lecia PRL otrzymali: **Jerzy Kowalski, Andrzej Kalinowski, Bernard Musiał, Franciszek Rutkowski, Wiesław Świtoniak, Edmund Klimek, Kazimierz Grzywacz, Zdzisław Gąbicki, Jan Robaczewski, Bronisław Rau.** Odznaki Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej — **Zdzisław Treder, Krzysztof Mrozowicz, Jerzy Kowalski.** Odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego — **Stanisław Trokowski, Wiesław Świtoniak, Józef Herczyński, Andrzej Biegała.** Odznaki za Zasługi dla Województwa Toruńskiego — **Bronisław Rau, Mieczysław Kirszkowski, Jerzy Witkowski, Lech Podgórski, Henryk Meller, Franciszek Rutkowski.** Aeroklub Pomorski wyróżniony został Medalem Za Zasługi dla Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Ponadto 12 osób otrzymało Odznaki Za Zasługi dla Aeroklubu PRL, 6 instytucji i zakładów pracy — Plakietki Za zasługi dla Aeroklubu PRL, 8 osób oraz 13 instytucji i zakładów pracy — Dyplomy Uznania APRL, 13 osób — Dyplomy Uznania Aeroklubu Pomorskiego.

W SKRÓCIE

● Po remoncie wrocławskiego lotniska, PLL LOT wznowiły 2 września regularną komunikację lotniczą między Warszawą i Wrocławiem.

ZMARLI

20 sierpnia 1985, w wieku 69 lat, **JÓZEF FABER,** płk dypl. nawig. w st. spocz., zasłużony oficer Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i innymi.

21 sierpnia 1985, w wieku 51 lat, mgr **ANTONI POKOLEŃCZUK,** ppłk rez. pil., zasłużony oficer ludowego Lotnictwa Polskiego, długoletni pilot instruktor, odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem 40-lecia PRL i innymi.

21 sierpnia 1985, w wieku 55 lat, mgr inż. **ADAM OBIDZIŃSKI,** pracownik naukowy Instytutu Lotnictwa w Warszawie, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

25 sierpnia 1985, w wieku 57 lat, płk mgr inż. **JAN PAŁKA,** zasłużony oficer Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, odznaczony Krzyżem Oficerskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i innymi.

W NASTĘPNYM NUMERZE

● NASZA ROZMOWA z dyrektorem ZUA — Ryszardem Leją
● INTEGRACJA AGROLOTNIKÓW w RWPG
● DRUGA MŁODOŚĆ BEZOGONOWCA
● KONGRES OSTIV W RIETI
● UFO — PRZED ŚWITEM W ZAKOPANEM
● GALERIA ULMÓW

IV ZLOT AMATORÓW KONSTRUKTORÓW LOTNICZYCH

W porozumieniu z Komisją Amatorów Konstruktorów, przedstawiam program ramowy IV Zlotu Amatorów Konstruktorów Lotniczych jaki odbędzie się w dniach 28—29 września 1985 w Lesznie.

1985—09—28

12:00 — Uroczyste otwarcie Zlotu, prezentacja konstrukcji amatorskich przedstawicielom władz lotniczych.

15:00—21:00 — Spotkanie z przedstawicielami Aeroklubu PRL, Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, Inspektoratu Personelu Lotniczego oraz GOBLL.

1985—09—29

8:00—10:00 — Wymiana wzajemnych doświadczeń oraz opinii o aktualnie budowanym sprzęcie latającym.

10:00—11:30 — Prezentacja w locie konstrukcji zarejestrowanych.

12:00 — Uroczyste zakończenie IV Zlotu Amatorów Konstruktorów Lotniczych.

Jednocześnie uprzejmie informuję, iż w porozumieniu z władzami Aeroklubu PRL zostaną dopuszczone do lotu jedynie konstrukcje zarejestrowane oraz piloci mający aktualne uprawnienia do wykonywania lotów. Stanowisko takie zostało podyktowane troską o bezpieczeństwo osób uczestniczących w Zlocie.

Przewodniczący Komisji KAK
(E. Tomczak)

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** 25 sierpnia z okazji Dnia Lotnictwa odbyły się na moskiewskim lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W.P. Czekałowa w Tuszyno wielkie pokazy lotnictwa sportowego. Pokazy otworzyły śmigłowce Mi-2, pierwszy leciał z podwieszonym portretem Lenina, następne z flagami republik związkowych a dwa ostatnie z transparentem z napisem: „Chwała KPZR". Grupa samolotów Jak-52 uformowała na niebie szyk „40 lat". Demonstrowano wyższy pilotaż indywidualny i zespołowy na samolotach Jak-50 i Su-26 oraz odrzutowych L-29. Spadochroniarze uformowali gwiazdę oraz pokazali skoki piętrowe. Na lotnisku w Tuszyno popisywali się również modelarze, demonstrowano też motolotnie z Kijowa. W dzienniku „Prawda" ukazał się z okazji Dnia Lotnictwa ZSRR artykuł naczelnego dowódcy radzieckich sił powietrznych, wiceministra obrony, marszałka lotnictwa — Aleksandra Jefimowa. Stwierdził on m.in., że w składzie radzieckich sił powietrznych pojawiły się samoloty o pionowym oraz przyspieszonym starcie i lądowaniu, które wraz ze śmigłowcami znacznie zwiększyły mobilność lotnictwa i usprawniły warunki zakładania baz lotniczych. Produkuje się samoloty o prędkościach 2500—3000 km/h o znacznie zwiększonym zasięgu, pułapie, zdolności manewrowej i przewozowej.

● **CSRS.** W XIII Mistrzostwach CSRS w Lataniu Nawigacyjnym (Lucenec, 1985-08-10) oprócz 27 reprezentantów gospodarzy wzięło udział 6 pilotów z Polski i 3 z NRD. Rozegrano 4 konkurencje Wyniki: 1. Fiala — 7085 pkt; 2. H. Paval — 7031 pkt; 3. J. Jakes — 6989 pkt. Polacy: 6. R. Michalski — 6954 pkt; 9. E. Popiołek — 6894 pkt; 12. Z. Chrząszcz — 6779 pkt; 15. W. Skalik — 6761 pkt; 17. W. Wieczorek — 6598 pkt. Najlepszy z pilotów NRD J. Lorenz zajął 29 miejsce — 6149 pkt.

● **FRANCJA.** Paryskie międzynarodowe lotnisko im. Charlesa de Gaullea ma już za sobą 10 lat pracy. W tym okresie obsłużyło 1 240 000 samolotów komunikacyjnych, odprawiło 95 mln pasażerów i 3,5 mln ton ładunków. Lotnisko zajmuje powierzchnię 3000 ha, na której znajduje się 150 obiektów, pracuje na nim 22 000 osób. Codziennie obsługuje się na nim 350 samolotów, odprawia 37 000 podróżnych i 1350 ton różnych ładunków.

● **BUŁGARIA.** W miejscowości Jambuł przeprowadzono mistrzostwa świata modeli rakiet. W klasie rakietoplanów kierowanych zdalnie (S8C) tytuł mistrzowski wywalczył Mieczysław Twardowski, którego model osiągnął wysokość 73,33 m. Drugie miejsce zajął Gerencher (CSRS), a trzecie Kunew (Bułgaria). Drużynowo w tej klasie zwyciężyła Polska, przed ZSRR i CSRS. W pozostałych klasach zwyciężyli: rakietoplany (S4B) — Kuźmin (ZSRR) drużynowo ZSRR; rakiety z taśmą — Pawłow (Bułgaria), drużynowo CSRS.

● **ETIOPIA.** W ramach obchodów Święta Lotnictwa Polskiego — śmigłowce polskiej eskadry pomocy złożyły wizytę w bazie etiopskiego dowództwa lotnictwa wojskowego w Debre Zeit, kilkadziesiąt km od Addis Abeby. Na pokładzie śmigłowców przybył gen. bryg. Józef Tenerowicz, przedstawiciel dowództwa Wojsk Lotniczych. Członkowie polskiej eskadry podejmowani byli przez gen. Ahma Desta, pełniącego obowiązki dowódcy Wojsk Lotniczych oraz gen. Solomona Beegashaw, dowódcę bazy w Debre Zeit. Polscy lotnicy zwiedzili etiopską akademię lotniczą, odwiedzili pułk szkolny oraz zapoznali się ze szkoleniem bojowym lotnictwa etiopskiego.

● **WIELKA BRYTANIA.** Na lotnisku w Manchesterze rozbił się 22 sierpnia podczas startu samolot B.737 British Airways z 137 pasażerami na pokładzie. 54 osoby poniosły śmierć a 83 zostały ranne. Przyczyną katastrofy było zapalenie się jednego z silników, stąd ogień przeniósł się szybko na całą maszynę.

● **FRANCJA.** Jak podała prasa fachowa Tegoroczny Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny w Le Bourget zwiedziło 306 218 osób, w tym 109 911 fachowców. Dyrekcja Salonu Zarejestrowała wizyty 32 176 gości zagranicznych ze 140 krajów.

● **JAPONIA.** Poważne niedociągnięcia w technicznej obsłudze samolotów komunikacyjnych JAL ujawniono w czasie prac specjalnej komisji parlamentarnej badającej okoliczności jednej z największych katastrof w historii lotnictwa samolotu B. 747, w wyniku której poniosło śmierć 520 osób. Ujawniono, że tylko 20 procent samolotów JAL przechodzi przegląd techniczny. Liczne niebezpieczne incydenty oraz katastrofy samolotów, to wynik niestosowania przez dyrekcję JAL norm bezpieczeństwa oraz skutek nadmiernej eksploatacji personelu lotniczego i technicznego.

ASTRONAUTYKA

● 1985-08-16. Start satelity badawczego Kosmos-1676. Orbita: 371 × 178 km; 67,2; 89,7 min.

● W wyniku badań Instytutu Mikrobiologii AN ZSRR metodą sondażu rakietowego ustalono, że granica biosfery Ziemi jest prawdopodobnie wysokość 84 km nad poziomem morza. Wyżej obecności mikroorganizmów nie stwierdzono. Informacja z lipca 1985.

● W programie tzw. modernizacji chemicznej wszystkich rodzajów wojsk USA znajduje się broń binarna. Dwa nietoksyczne lub małotoksyczne składniki są mieszane dopiero w locie do celu tworząc bojowy środek trujący w rodzaju VX. Jest on bezbarwny i bez zapachu. Na morzu i wybrzeżu działa dłużej jak na lądzie. Broń może być przenoszona w rakietach, bombach lotniczych, wylewana z samolotów itd.

● System pokładowy Saluta-7 o nazwie Rodnik służy zaopatrzeniu w wodę. 2 zbiorniki kuliste po ok. 250 dm³. W locie orbitalnym zapas wody uzupełniają transportowe Progress.

● Dyrektywa nr 172 rady obrony USA z 1985-05-30 wyznacza szczegółowe cele przygotowań programu SDI (wojen gwiezdnych). Podano oficjalnie o badaniach koncepcji użycia energii jądrowej w urządzeniach niszczących rakiety balistyczne.

Badania laserów rentgenowskich wykorzystujących energię wybuchu jądrowego są prowadzone na Uniwersytecie Kalifornijskim w Livermore. Pierwszy laser rentgenowski uruchomiono 1980-11-14 pod ziemią, na pustyni w Newadzie. Jest on tak mały, że w komorze Space Shuttle może być ich „wstarczająca liczba". Wg informacji z 1983 laser rentgenowski rozwinął w podziemiu moc 400 TW (błysk jak od reflektora słonecznego o średnicy 36 km). Prasa USA podaje w 1985, że laser rentgenowski może stać się podstawową bronią kosmiczną.

● Pierwszy satelita Ziemi Sputnik-1 z 1957 jest nieraz oznaczany PS. Taki był jego kryptonim w biurze konstruktorskim S. Korolowa: Prostiejszyj Sputnik.

● 1985-07-30. Pulsy spoczynkowe kosmonautów z zespołu orbitalnego Salut-7, Sojuz-13, Kosmos-1669 wynosiły 72 oraz 70, a ciśnienie 120/70 oraz 120/75. Dla porównania.

● Do najliczniej oglądanych podczas światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów w Moskwie należał pawilon Kosmos na stałej wystawie osiągnięć gospodarczych ZSRR.

● Włoskie zjednoczenie przemysłu lotniczo-kosmicznego AIA zajmowało się produkcyjnie w końcu 1983 w 60,2% — sprzętem lotniczym, w 17,9% — wyposażeniem i osprzętem, w 14,1% — silnikami, w 7,8% — techniką rakietową i astronautyczną. Dyrektor AIA miał 56 lat i tytuł dra.

● W wyprawie 51E samolotu kosmicznego USA z udziałem Francuza P. Baudry korzystano w doświadczeniu „Ezuilibre et Vertige" (badanie mechanizmu adaptacji sensomotorycznej organizmu ludzkiego w krótkotrwałym locie kosmicznym) z aparatury wykonanej przez 3 wiodące przedsiębiorstwa francuskie i 1 szwajcarskie. Rzecz w tym, że założycielem i głównym konstruktorem szwajcarskiej NAGRA jest inżynier urodzony i wykształcony w Polsce. Niewielka NAGRA należy do czołówki światowej w magnetofonach rejestrujących.

23 sierpnia 1985, Święto Lotnictwa Polskiego. Na warszawskim lotnisku Okęcie ląduje Il-62M „Gen. Władysław Sikorski" z Nowego Jorku. Na jego pokładzie reprezentacja Polski, która tak świetnie spisała się w VI Samolotowych Mistrzostwach Świata w Lataniu Precyzyjnym w Kissimmee na Florydzie. Złoty i brązowy medale w klasyfikacji indywidualnej oraz złoty za zwycięstwo zespołowe są jednym z największych sukcesów polskiego sportu lotniczego. Serdeczne powitanie przez przedstawicieli władz, instytucji i zakładów lotniczych, rodziny, przyjaciół, kibiców lotnictwa. Wśród witających jest m.in. prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr Władysław Hermaszewski. Gratulacje, kwiaty, uściski, łzy radości. Liczni dziennikarze filmują, fotografują, nagrywają, zapisują. Wywiady, rozmowy, pierwsze wrażenia. Najliczniej oblegani są mistrz świata Wacław Nycz i brązowy medalista Janusz Darocha. Ale i pozostali członkowie ekipy budzą żywe zainteresowanie, opowiadają, dzielą się wrażeniami. To jeszcze na lotnisku. Potem samolotowa reprezentacja Polski składa kwiaty pod Pomnikiem Lotnika. Następnie zostaje przyjęta przez ministra Obrony Narodowej, gen. armii Floriana Siwickiego. Bezpośrednio po tym — konferencja prasowa w Aeroklubie PRL. Wśród witających mistrzów świata i zadających im pytania była „Skrzydlata Polska", czego wynikiem są dwa pierwsze, robione na gorąco wywiady z Wacławem Nyczem i Januszem Darochą.

Wacław Nycz i Janusz Darocha po powrocie z mistrzostw świata w Kissimmee. Zdjęcie: B. Koszewski

NAJLEPSZY PREZENT

PROCENTOWAŁO DOŚWIADCZENIE

— Serdeczne gratulacje od redakcji i czytelników „Skrzydlatej Polski" za wspaniały sukces. Jako lotnicy nie mogliście zrobić lepszego prezentu na Święto Lotnictwa — zwracam się do mistrza świata Wacława Nycza.

— Bardzo dziękuję w imieniu własnym i kolegów. Wszyscy staraliśmy się jak najlepiej. Cieszę się, że udało nam się wygrać i to jest rzeczywiście najlepszy, na jaki nas stać prezent na Święto Lotnictwa Polskiego.

— Czytelnicy znają Pana od lat z licznych sukcesów w sporcie samolotowym. Zdobył Pan przecież m. in. 5 medali mistrzostw świata i Europy (3 złote i 2 srebrne) w klasyfikacji zespołowej ale nigdy nie udało się Panu stanąć na podium zwycięzców w klasyfikacji indywidualnej. Teraz sięgnął Pan od razu po mistrzostwo świata, i to podwójne. Jak mógłby Pan to skomentować?

— Kilkakrotnie ocierałem się o medale mistrzostw świata i Europy, ale jakoś do tej pory nie miałem szczęścia ich zdobyć. Przez lata rosło jednak moje doświadczenie zawodnicze, sukcesywnie pozbywałem się tremy i przedstartowego zdenerwowania, z czasem przychodził tak ważny spokój i pełna mobilizacja. Myślę, że właśnie w Kissimmee procentowały lata wieloletniego treningu i licznych startów w silnej konkurencji. Do wyśnionego złotego medalu dochodziłem długo, ale wreszcie go mam. Przy okazji chciałbym jednak powiedzieć, że mój obecny sukces to także wielka zasługa nieżyjącego już znakomitego trenera Zdzisława Dudzika i moich starszych, bardziej doświadczonych kolegów, głównie nieżyjącego Jana Barana, wreszcie obecnego trenera Andrzeja Osowskiego, który dobrze kontynuuje dzieło swego poprzednika. Ponadto przydał się bardzo bezpośredni trening w Kissimmee, tuż przed mistrzostwami świata.

— Wiemy, że w Kissimmee wygrał Pan obie konkurencje mistrzostw świata — nawigacyjną i lądowań, a Pana zwycięstwo było zdecydowane. Czy jednak bezproblemowe?

— W konkurencji nawigacyjnej rzeczywiście wypadłem dobrze, ale dokładnie nie wiedziałem, jaki osiągnąłem rezultat punktowy, bowiem organizatorzy wyniki I konkurencji ogłosili dopiero razem z wynikami końcowymi mistrzostw. Startując w konkurencji lądowań, nie wiedziałem, z jakiej startuję pozycji i jaką mam ewentualną przewagę czy stratę do najgroźniejszych rywali.

— Słyszeliśmy, że miał Pan kłopoty podczas konkursowych lądowań?

— Już w pierwszej próbie, podczas lądowania normalnego, miałem zdarzenie, które przeżyłem bardzo mocno. Będąc na prostej do lądowania, zobaczyłem na ziemi Cessnę w miejscu, gdzie miałem zamiar wylądować. Samolot wprawdzie ruszał powoli do startu, ale nie na tyle szybko, by mi nie przeszkadzać. Mogłem pójść na drugi krąg, ale ryzykowałem stratę próby, co mogło pogrzebać moje szanse. Zdecydowałem się lądować za ruszającym samolotem, jak najbliżej linii centralnej, jednak żeby się z nim nie zderzyć. „Spadłem" 10 m przed linią centralną, co w walce o złoty medal jest sporym niepowodzeniem. Skołowałem z pasa i zrezygnowany zdołałem tylko powiedzieć do kolegów: Chłopcy, to już koniec. W tym momencie miałem świadomość, że i tym razem nie zdobędę medalu. Na szczęście, po interwencji kierownictwa ekipy polskiej, organizatorzy pozwolili mi powtórzyć lądowanie, a potem już było dobrze.

— Jak na Florydzie spisywały się polskie Wilgi?

— Jak zwykle bez zarzutu, mimo iż na Florydzie panowały niesamowite upały a wilgotność powietrza była bardzo wysoka. Wilga dla mnie jest samolotem fantastycznym i po prostu ją kocham. Dodam, iż tylko my, nie licząc Amerykanów, startowaliśmy na własnych samolotach. Inne ekipy wypożyczyły samoloty — Cessny lub Pipery — na miejscu.

— Jak ocenia Pan tegorocznych rywali i poziom latania?

— Poziom latania precyzyjnego na świecie bardzo się podniósł i wyrównał. Na medale miała szanse co najmniej połowa pilotów. W naszej ekipie — cała wyrównana czwórka. Dzielnie walczył nasz debiutant J. Darocha, broniący tytułu mistrza świata K. Lenartowicz w bohaterskim locie podczas burzy przyczynił się walnie do zdobycia złotego medalu zespołowego, a W. Świadek miał po prostu pecha w konkurencji nawigacyjnej. Mocni jak zwykle są Skandynawowie, którzy oprócz Szwajcara Petera Hausera (5 miejsce) obsadzili pozostałe miejsca w czołowej dziesiątce. Sporo do powiedzenia mieli reprezentanci USA i Nowej Zelandii. Inna sprawa, iż pewni siebie (przed startem) gospodarze liczyli na więcej.

— Które z przeżyć podczas mistrzostw świata utkwiły Panu najgłębiej w pamięci?

— Na gorąco trudno to sprecyzować. Takich chwil było wiele. Jestem pod wrażeniem serdecznego przyjęcia nas przez Polonię amerykańską, która nie tylko wiele nam pomogła finansowo i wspomagała organizacyjnie, ale także urządziła wręcz manifestację polskości. No i bardzo wzruszyło mnie serdeczne przyjęcie w Polsce.

— Jak by Pan krótko podsumował start w USA?

— Myślę, iż zaprezentowaliśmy się w USA z dobrej strony, a to, czego tam dokonaliśmy, ma znacznie szersze niż tylko sportowe znaczenie, co podkreślił podczas spotkania z nami w Warszawie minister Obrony Narodowej, gen. armii Florian Siwicki.

BEZ KOMPLEKSÓW

— Jako najmłodszy w naszej ekipie i do tego debiutant w mistrzostwach świata, zapewne przeżywał Pan szczególnie swój pierwszy start w najważniejszej dla sportowca lotniczego imprezie — zwracam się do Janusza Darochy.

— Nie jestem już taki młody, mam 25 lat, żonę i dwie córki, latam od 8 lat, a w mistrzostwach świata startował ode mnie pilot jeszcze młodszy. Faktem jest jednak, iż na samolotach wylatałem dotąd zaledwie 600 godzin, a moje doświadczenie zawodnicze jest jeszcze bardzo skromne. Mimo to w Kissimmee kompleksów nie miałem.

— Jak więc przebiegał Pana debiut w mistrzostwach świata?

— Denerwowałem się trochę podczas próby obliczeniowej, tym bardziej że popełniłem niewielki błąd. Wskutek tego miałem mniej czasu na przygotowanie mapy. Nerwy jakby spłynęły ze mnie z chwilą zajęcia miejsca w samolocie. Konkurencja nawigacyjna była bardzo trudna, zwłaszcza punkt zwrotny w lesie, oznakowany na przestarzałej i mało aktualnej mapie w postaci kropki, w terenie bez charakterystycznych punktów. Nie widziałem tego punktu zwrotnego. Starałem się jednak trzymać dokładnie trasy i odnotowano mój przelot. W sumie w I konkurencji osiągnąłem — jak się później okazało — niezły rezultat, który uratował mi medal.

— Czyżby w lądowaniach było gorzej?

— Rzeczywiście, w jednej z tego rodzaju prób Wilga odbiła się od ziemi i prawidłowo lądowałem dopiero na pięćdziesiątym dziewiątym metrze. W mistrzostwach świata jest to wynik z reguły przekreślający szanse na medal. Mogę więc mówić o szczęściu, zdobyłem bowiem brązowy medal i przyczyniłem się do złotego medalu ekipy (liczą się rezultaty trzech pilotów).

— A jakie były Pana największe przeżycia?

— Niemal wszystko było dla mnie przeżyciem, ale do wielu spraw staram się podchodzić spokojnie, taki po prostu mam charakter. Ciekawy byłem rywali, sprzętu na jakim latają, atmosfery mistrzostw. Urzekły mnie spontaniczność Polonii amerykańskiej i serdeczne powitanie w Polsce, wzruszył przyjazd do Warszawy mojej rodziny, zwłaszcza matki, która mimo wielu obiektywnych oporów przekonała się do mojego latania i teraz dzieli moją radość z sukcesu sportowego. Cieszy mnie delegacja macierzystego Aeroklubu Częstochowskiego, którego jestem wychowankiem, onieśmielają honory ze strony przedstawicieli władz lotniczych i nie tylko lotniczych.

— Domyślam się, że czuje się Pan lepiej w roli pilota w kabinie samolotu niż zwycięzcy?

— Tak jest w istocie. W kabinie samolotu, między niebem a ziemią, odzyskuję całkowity spokój. Chcę jednak nie tylko latać ale i odnosić sukcesy. Muszę więc chyba przyzwyczajać się powoli do tego, co przeżywam od zakończenia mistrzostw w Kissimmee.

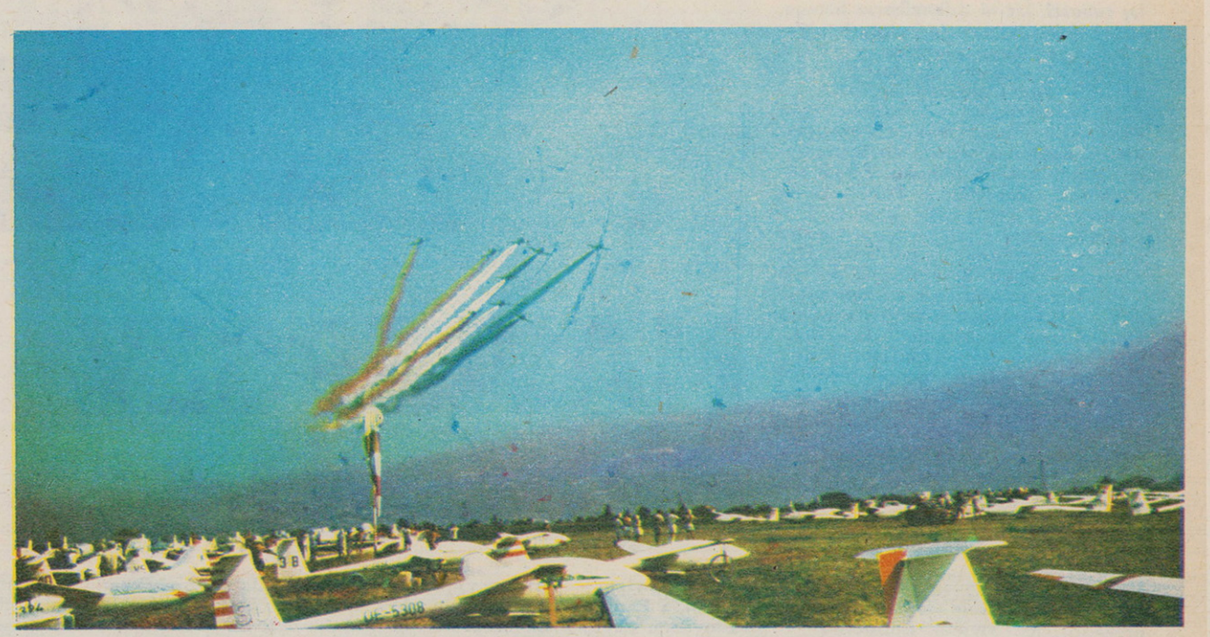
Rozmawiał:
HENRYK KUCHARSKI

KROKUS i BRAWA w APENINACH

HENRYK KUCHARSKI

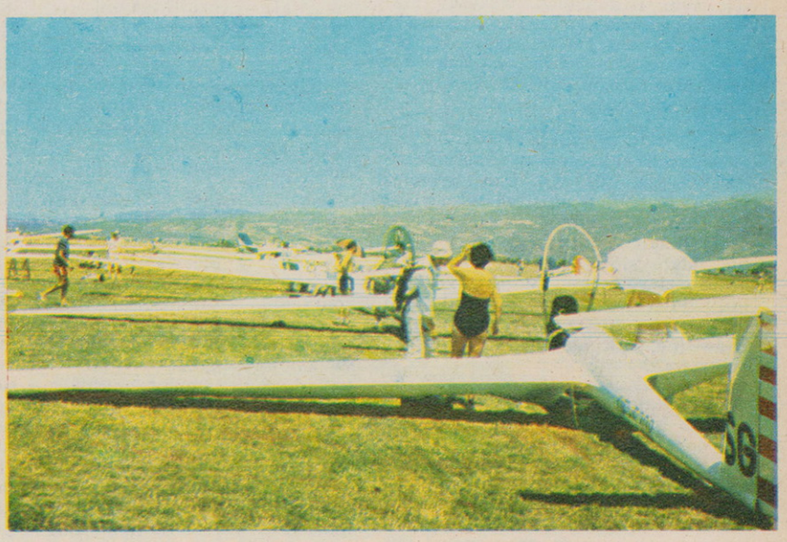
Korespondencja własna z Włoch

Dziewiętnasta już z kolei batalia szybowników o mistrzostwo świata miała miejsce w Rieti, leżącym w środku słonecznej Italii, 60 km na północny wschód od Rzymu. Dla szybownictwa, które wróciło w góry, Włochy są krajem wymarzonym. Nieprzypadkowo więc trasy tegorocznych mistrzostw wytyczono w Apeninach Środkowych. Punkty zwrotne, wyznaczone w rejonie o długości ok. 400 km (kierunek północ — południe) i szerokości ok. 100 km (wschód — zachód), mieściły się mniej więcej między miejscowościami Campobosso na południu. Fugii i Todi na zachodzie, Firenze na północy oraz Gualdo Tadino i Popoli na wschodzie. Jest to rejon wysokich gór, na czele z masywem Gran Sasso sięgającym 3000 m n.p.m. znajdującym się na wschód od Rieti. Samo Rieti rozsiadło się na wysokości 380 m n.p.m. w uroczej dolinie 25 x 15 km na wyschniętym dnie prajeziora Velino. Dolina otoczona jest górami, wśród których dominuje leżąca po stronie wschodniej, sięgająca 2216 m n.p.m. imponująca długa i naga ściana góry Terminillo. Krótko mówiąc — góry, góry i jeszcze raz góry. Oczywiście także



Powyżej: Pokazy lotnicze w wykonaniu 9 samolotów MB 339 B tuż nad szybowcami w Rieti. Poniżej, w kolejności: Ekipa polska, defilująca podczas uroczystości otwarcia XIX SMŚ oraz szybowce przed startem.

Zdjęcie autora



Na podium zwycięzców XIX SMŚ. Klasa standard: 1. L. Brigliadori, 2. P. Lackner, 3. E. Moser.

Klasa 15-metrowa: 1. D. Jacobs, 2. S. Kuusisto, 3. L. Goudriaan.

Klasa otwarta: 1. I. Renner, 2. F. Blatter, 3. K. Holighaus. Obok piloci, którzy zajęli kolejne miejsca.

doliny ale niewiele i z reguły niewielkie, nierzadko niedostępne, z minimalną liczbą pól nadających się do lądowania szybowców, bądź w ogóle nie dające takiej możliwości.

Część naszych pilotów znała z grubsza te warunki z ubiegłorocznego startu w Rieti, pozostali poznawali je podczas pięciodniowego treningu w pobliskim Foligno. Do Rieti przybyliśmy więc całą ekipą spokojni, w przeddzień oficjalnego treningu do mistrzostw świata. Jakież było nasze zdumienie, gdy na miejscu zastaliśmy niemal komplet zawodników i ekip. Kolorowe miasteczko namiotów i przyczep kempingowych tętniło życiem a wokół setki szybowców krzątali się piloci i ich pomocnicy.

Tygodniowy trening w Rieti był próbą generalną dla organizatorów i pilotów. Ci pierwsi z każdym dniem dawali sobie radę coraz lepiej i do końca trudnej przecież imprezy trzymali poprzeczkę wysoko. Ostro zaczęli też piloci. Prędkości przelotowe 120—140 km/h były na porządku dziennym. Wydarzeniem okresu treningu był przelot trójkąta 881 km wykonany przez reprezentantów RFN, B. Gantenbrinka i K. Holighausa, którzy na Nimbusach 3 osiągnęli prędkość 113,8 km/h. Zapowiadało to niezwykle ciekawą rywalizację podczas mistrzostw. Nasi piloci wykonali 5 konkurencji, osiągając kilka razy znaczne prędkości, w granicach 110—120 km/h, ale inni wykonywali zadania znacznie szybciej. Nasze szybowce przy silnych, nierzadko pięciometrowych wznoszeniach o zasięgu pionowym 2500—3000 m odstawały wyraźnie na przeskokach od najlepszych szybowców konkurentów. Szarżowanie było zbyt ryzykowne i groziło niebezpiecznymi następstwami, o czym przekonał się Holender Theo van t'Rood, kasując swego ASW 20 podczas przymusowego lądowania w górach. Szczęście, iż skończyło się tylko na lekkich obrażeniach pilota, ale musiał on pożegnać się ze startem w mistrzostwach. Latać szybko i bezpiecznie to była oczywista recepta na sukces, tyle że w Apeninach niezwykle trudna do zrealizowania.

Dzień otwarcia mistrzostw 28 lipca 1985 rozpoczął się pokazami lotniczymi. Rewelacyjny program zaprezentowała dziewiątka pilotów na samolotach odrzutowych MB 339 B. Po południu odbyła się uroczystość otwarcia XIX Szybowcowych Mistrzostw Świata, nad którymi honorowy patronat objął prezydent Republiki Włoskiej. Wśród 25 flag narodowych z całego świata była biało-czerwona. W defiladzie zawodników ładnie prezentowała się ekipa polska. Była orkiestra i liczne przemówienia, a wśród honorowych gości także Polacy — minister Jerzy Kuberski oraz attache wojskowy, lotniczy i morski we Włoszech, płk Wit Łączyński.

Sportowa batalia na szczycie zaczęła się następnego dnia. Wśród 101 zawodników byli nasi piloci: najbardziej doświadczony Franciszek Kępka, Janusz Centka i debiutant Stanisław Zientek na Brawach w klasie standard oraz Stanisław Wujczak na Krokusie w klasie 15-metrowej nieograniczonej. W klasie otwartej Polacy nie startowali. Rozpoczął się codzienny w mistrzostwach rytuał dnia. Rano — przegląd i kosmetyka szybowców oraz ciągnięcia ich na start. O 11:00 — odprawa, na której wyznaczano konkurencję i omawiano pogodę. O 13:00 — pierwsze starty. O 16:30 zamykano zegar startowy. Niebo nad Rieti pustoszało, nie na długo jednak, bowiem szybowce klasy, która wystartowała pierwsza, wkrótce przecinały taśmę mety. Ostatnie doloty i lądowania odbywały się z reguły o zmroku, a zdarzało się, że i w zupełnych ciemnościach, przy świetle samochodów.

Discus, szybowiec klasy standard, który był rewelacją mistrzostw. Na tym egzemplarzu latał Włoch Marco Gavazzi a KOUROS to firma będąca głównym sponsorem mistrzostw świata.

Zadaniem pierwszego dnia był wielobok 317,7 km dla klasy standard, trójkąt 488,4 km dla klasy 15-metrowej i wielobok 574 km dla klasy otwartej. Poszczególne klasy w tym dniu startowały w odwrotnej kolejności. Wobec dość późnej pory startu, były to zadania niezwykle trudne. Tak jednak było codziennie. Powodzenie przynosiły więc tylko loty bardzo szybkie. Rezultaty pierwszych liderów to prędkości ponad 109 km/h Opitza w klasie standard i Jacobsa (obaj USA) w klasie 15-metrowej oraz ponad 105 km/h Szwajcara Blattera w klasie otwartej. Polacy: 15 Zientek, 16 Kępka, 18 Centka w klasie standard (na 37 zawodników) ze stratą po ok. 100 pkt.; 25 Wujczak w klasie 15-metrowej (47 zawodników) ze stratą 230 pkt. Nie najlepiej, ale jeszcze była nadzieja. Liczyliśmy zwłaszcza na bardzo ładnie wspierającą się w powietrzu trójkę z klasy standard.

Rywalizacja pod upalnym niebem Italii z każdym dniem nabierała rumieńców. Konkurencje były maksymalnie długie w stosunku do panującej pogody i wymagały maksymalnej mobilizacji, kondycji, odporności, dozy szczęścia. Liczyły się oczywiście także, a może przede wszystkim, umiejętności latania w wysokich górach oraz doskonałość sprzętu.

W klasie standard w czołówce był tłok, ale od drugiej do siódmej konkurencji prowadził Szwajcar Simon Leuteneger. Ogólny faworyt i wielka nadzieja Włochów, Leonardo Brigliadori zaczął nie najlepiej ale po siódmej konkurencji był już na czele stawki i prowadzenia nie oddał do końca. W klasie 15-metrowej niesamowity Amerykanin Doug Jacobs prowadził od startu do mety, a dopiero w znacznej za nim odległości toczyła się rywalizacja o następne medale. W klasie otwartej w pierwszej fazie o pierwszeństwo rywalizowali Federico Blatter (Szwajcaria) i Klaus Holighaus (RFN). Po pechowym lądowaniu tego ostatniego w III konkurencji, Szwajcar znów objął prowadzenie, które w V konkurencji musiał oddać na długo Nowozelandczykowi Raymondowi Lynskeyemu, któremu jednak los na samym końcu mistrzostw sprawił wielką i jakże niemiłą niespodziankę.

Tymczasem Polacy już w II konkurencji zostali położeni na łopatki. Zientek i Kępka zajęli miejsca w końcu trzeciej dziesiątki, a Centka i Wujczak musieli lądować przygodnie. Ten ostatni, w ogólnej punktacji znalazł się w końcu czwartej dziesiątki, a że lądował przygodnie jeszcze siedem razy, nie odegrał poważniejszej roli w mistrzostwach. Walczył jednak do końca jak mógł, ale bez większych efektów. W czasie jednego z lądowań przygodnych uszkodził podwozie i kadłub. Innym razem jego Krokus uderzył zbyt mocno nosem podczas dobiegu na krótkim polu. Za każdym razem mechanicy Bogdan Włostowski, Józef Boniak, Stanisław Dembiński i Andrzej Bartosiak stanęli na wysokości zadania i szybowiec był sprawny do następnej konkurencji.

Naszym reprezentantom w klasie standard wiodło się nieco lepiej, ale też nie było powodów do wielkiej radości.

2 sierpnia na krótko przed startem do V konkurencji Stanisław Zientek został przypadkowo oparzony wrzątkiem w nogę. Mimo dość szybkiej pomocy medycznej, ból został na długo. Pilot latał jednak dzielnie, do końca z obandażowaną nogą.

W VI konkurencji przeżyliśmy chwile grozy a największe Janusz Centka, który podczas przymusowego lądowania rozbił doszczętnie szybowiec. Meldunek o tym wydarzeniu dotarł do nas szybko, drogą radiową. Nadał go sam poszkodowany, poprzez będącego w powietrzu Stanisława Zientka. Na miejscu okazało się, iż obydwa skrzydła są urwane, a jedno z nich leży w znacznej odległości od złamanego kadłuba, w którym cała była tylko... kabina pilota, który szczęśliwym zbiegiem okoliczności nie odniósł żadnych obrażeń.

Zdarzenie miało miejsce w pobliżu miejscowości Viletta Barea. Pilot latając nad zboczem góry Mattone (1814 m) nie napotkał spodziewanego wznoszenia i musiał wlecieć w dolinę. Próba zdobycia wysokości na kilku innych stokach nie udała się, szybowiec systematycznie opadał i trzeba było lądować. Niestety, na jedynym zdatnym do tego polu pasły się krowy. Pilot zdecydował się więc na niezbyt duże pole, które przecinała w poprzek wyraźna skarpa. Zdając sobie sprawę, iż pole jest krótkie (jak się potem okazało — 160 kroków) prowadził szybowiec do lądowania na małej prędkości. Niespodziewanie silne opadanie (duszenie) na podejściu i gwałtowny, rotorowy podmuch spowodowały, iż szybowiec zawadził lewym skrzydłem o drzewo. Skrzydło w miejscu uderzenia uległo zmiażdżeniu i urwało się. Prawe skrzydło siłą bezwładności zostało wyrwane z kadłuba i przeleciało ok. 50 m, nim spadło na ziemię. Kadłub uderzył o ziemię najpierw ogonem, a potem kółkiem głównym i przewrócił się. Kabina nie została uszkodzona a pilot wyszedł z groźnego wypadku bez najmniejszych obrażeń. W ekipie smutek z powodu tego wydarzenia był oczywisty, ale przeważała radość ze szczęśliwego uratowania się pilota.

Centka został wycofany z dalszego udziału w mistrzostwach, ale jego wypadek przypomniał o tym, z jak skomplikowanymi warunkami atmosferycznymi musi uporać się każdy pilot. W Apeninach latano bowiem przy pogodzie różnego rodzaju, wysoko powyżej szczytów i u ich podnóży, na wysokości od 650 do 3700 m nad poziom lotniska w Rieti. Termika była bezchmurna i cumulusowa. Występował żagiel, prądy termiczno-dynamiczne i fala. Nierzadko, zwłaszcza pod wieczór, dawał się odczuć wpływ bryzy morskiej. Wznoszenia z reguły 2—3-metrowe, ale także 5-metrowe i lepsze, były jednak również pół i ćwierćmeterki, w których trzeba było zatrzymywać się na godzinę i więcej. Zadania nie ułatwiały upały, sięgające 38°C.

Dla przykładu Wujczak w jednej z konkurencji latał na fali na wy-

/DOKOŃCZENIE NA STR. 10

XIX SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

Rieti (Włochy) ● 28 lipca — 12 sierpnia 1985

Miejsce	Pilot (Państwo)	Szybowiec	Punkty
KLASA STANDARD			
1.	Leonardo BRIGLIADORI (Włochy)	Discus	9 706
2.	Peter LACKNER (RFN)	Discus	9 510
3.	Eric MOZER (USA)	Discus A	9 397
4.	Holger BACK (RFN)	LS 4	9 389
5.	Mike OPITZ (USA)	Discus	9 340
6.	Magnus KJALLSTROM (Szwecja)	Discus B	9 331
26.	Stanisław ZIENTEK	Brawo	8 120
28.	Franciszek KĘPKA	Brawo	7 868
37.	Janusz CENTKA	Brawo	3 189
	Startowało 37 zawodników. Rozegrano 11 konkurencji.		
KLASA 15-METROWA			
1.	Doug JACOBS (USA)	LS 6	10 902
2.	Simo KUUSISTO (Finlandia)	LS 6	10 237
3.	Laurens GOUDRIAAN (FAI)	ASW 20 BL	10 115
4.	Kees MUSTERS (Holandia)	Ventus	10 074
5.	Granville DUNBAR (FAI)	Ventus A	9 846
6.	Reinhardt HAGGENMUELLER (Austria)	LS 6	9 825
39.	Stanisław WUJCZAK	Krokus	5 831
	Startowało 45 zawodników. Rozegrano 12 konkurencji.		
KLASA OTWARTA			
1.	Ingo RENNER (Australia)	Nimbus 3	9 927
2.	Federico BLATTER (Szwajcaria)	Nimbus 3	9 504
3.	Klaus HOLIGHAUS (RFN)	Nimbus 3	9 228
4.	Bruno GANTENBRINK (RFN)	Nimbus 3	9 217
5.	Raymond LYNSKEY (Nowa Zelandia)	Nimbus 3	9 151
6.	Paul BOURGARD (Belgia)	Nimbus 3	9 014
	Startowało 17 zawodników. Rozegrano 11 konkurencji.		

O LOTNICTWIE POLSKIM ZA GRANICĄ

z JERZYM B. CYNKIEM, historykiem lotnictwa polskiego w Londynie

W czasie lipcowego pobytu w Polsce i spotkania w redakcji, poprosiliśmy Jerzego B. Cynka, aby w rozmowie z nami przybliżył czytelnikom swe dotychczasowe osiągnięcia w historii lotnictwa polskiego oraz zamierzenia w tej dziedzinie. Jerzy B. Cynk jest autorem ponad 100 publikacji, które ukazały się bądź na łamach naszego tygodnika bądź czasopism lotniczych wydawanych w Anglii, Francji i USA. Jest także autorem dwóch książek: „Polish Aircraft 1893–1939" (Putnam, Londyn 1971), „History of the Polish Air Force 1918–1968" (Osprey, Reading 1972), a także współautorem książki „Combat Aircraft of the World" (G. Rainbird Ltd., Londyn 1969). Jego książka „Polish Aircraft 1893–1939" otrzymała Dyplom Uznania Aeroklubu Francji (1973), a jej autor za całokształt publicystyki lotniczej nasze honorowe wyróżnienie roku Błękitne Skrzydła. Ma także największe, poza krajem, archiwum fotograficzne liczące 4000 zdjęć, w tym 3000 negatywów skatalogowanych.

Związki z lotnictwem naszego rozmówcy wiążą się z triumfalnym zwycięstwem Żwirki i Wigury w Challenge 32, które wywarło na nim ogromne wrażenie.

— Zwycięstwo załogi polskiej — jak sam mówi nasz gość redakcyjny — było wyzwoleniem moich zainteresowań lotniczych. Zacząłem czytać prasę i książki o tematyce lotniczej. We wrześniu 1939 miałem 14 lat. W czasie okupacji niemieckiej zakupiłem wiele czasopism lotniczych, w tym angielskich, za bezcen, a od 1941 przystąpiłem do przygotowywania planów modelarskich do sklepów na Krakowskim Przedmieściu. Któregoś dnia spotkałem Marka Nowakowskiego, który był członkiem Warszawskiego Koła Lotniczego (WKL). W czasie rozmowy zaproponował mi przystąpienie do WKL. Dwukrotnie byłem na organizowanych konspiracyjnie zawodach modeli latających na Polu Mokotowskim. Miałem kontakt z redakcją „Wzlotu" i brałem udział w jego rozprowadzaniu. W czerwcu 1943 zostałem aresztowany i po sześciu tygodniach przebywania na Pawiaku, wywieziono mnie do Oświęcimia. Tam spotkałem pracowników zakładów w Mielcu oraz DWL w Warszawie — podobnie jak i ja wywiezionych — od których dowiedziałem się wielu szczegółów konstrukcyjnych, między innymi samolotu RWD-18. W końcu października 1944 wywieziono mnie do obozu w Sachsenhausen, a następnie do obozu w rejonie Salzburga. 3 maja 1945 zostałem uwolniony, podobnie jak i moi współwięźniowie. Świadectwo dojrzałości uzyskałem w II Korpusie.

— Pierwsze lata dla Pana, poza krajem, były na pewno trudne?

— Nawe bardzo trudne. Szukałem pracy i w tym czasie nawiązywałem kontakty z polskimi konstruktorami lotniczymi przebywającymi na emigracji. Początkowo kontakty te były bardzo trudne, ponieważ nikt mnie nie znał, ale stopniowo się rozwinęły; dzięki tym kontaktom uzyskałem bardzo dużo ciekawego materiału na interesujący mnie temat. Do moich opracowań historycznych, w drodze kontaktów osobistych lub korespondencyjnych, informacji udzielali mi: Zbysław Ciołkosz, Jerzy Dąbrowski, Jerzy Drzewiecki, Stanisław Prauss, Jerzy Rudlicki, Jerzy Teysseyre, Jerzy Wędrychowski i Władysław Zalewski. Pod koniec lat czterdziestych, po uzyskaniu wielu podstawowych materiałów na temat konstrukcji lotniczych, przystąpiłem do pisania. Kilka pierwszych artykułów wysłałem do prasy polskiej na emigracji, ale bez powodzenia; po prostu artykuły te nie ukazały się drukiem. Porażka ta nie zniechęciła mnie do dalszej pracy. Coraz bardziej poznawałem język angielski i pewnego dnia w połowie lat pięćdziesiątych, przy wydatnej pomocy mojego kolegi znającego dobrze język angielski, napisałem artykuł do tygodnika lotniczego „Flight". Artykuł wzbudził zainteresowanie i został wydrukowany; była to pierwsza publikacja o Czesławie Tańskim poza granicami kraju. Początek został zrobiony. Zainteresowano się moją osobą. Notabene języka angielskiego uczyłem się czytając czasopisma „Flight" oraz „The Aeroplane".

— Jeśli się nie mylę w tym okresie przystąpił Pan do współpracy z Jane'sem?

— Tak. Opracowywałem dział konstrukcji polskich w Jane'sie. Współpracowałem z nim dziesięć lat. Dzisiaj nie ma już takiej potrzeby, ponieważ Jane's uzyskuje materiały z pierwszej ręki bezpośrednio z WSK PZL. Są to materiały reklamowe, które wytwórnie lotnicze na świecie przygotowują na ogół w kilku językach.

— Za granicą stał się Pan z czasem dla autorów obcych źródłem wiedzy o polskich konstrukcjach lotniczych od roku 1893...

— Przystąpiłem do publikowania artykułów w czasopismach specjalistycznych ukazujących się w Wielkiej Brytanii („Flight", „Air Pictorial", „RAF Flying Review", a także w kwartalniku „Skrzydła"), we Francji („Le Fanatique de l'Aviation"), w USA („Air Power", „Air Progress", „Aerospace Historian"), w Holandii („Cockpit") oraz w kraju („Skrzydlata Polska" i „Technika Lotnicza i Astronautyczna"). Publikacje te wzbudziły zainteresowanie u autorów obcych, którzy zgłaszali się do mnie z propozycją opracowania im pewnych materiałów polskich oraz dostarczenia zdjęć. Ogółem nawiązałem kontakt z ponad sześćdziesięcioma autorami angielskimi, amerykańskimi, francuskimi i australijskimi, którym do ich książek przesłałem materiały o lotnictwie polskim.

— Ma Pan największe, oczywiście poza krajem, archiwum fotograficzne. Jak ono powstało?

— Moje archiwum — bądź biblioteka fotografii — liczy sobie już blisko 40 lat. Zaczynałem od kilkudziesięciu zdjęć. Między innymi — ale nie tylko — powstawało w wyniku moich poszukiwań w bibliotekach zakładów lotniczych na terenie Wielkiej Brytanii. Ze względu na umowy licencyjne polskie wytwórnie lotnicze wysyłały do zakładów brytyjskich zdjęcia samolotów i silników; zdjęcia te z oryginalnymi pieczęciami zachowały się do dzisiaj. Na przykład w okresie likwidacji zakładów lotniczych Handley Page zaproszono mnie do swoich archiwów. Przebywałem w nich dwa dni i przejrzałem kilkanaście tysięcy fotografii. Zabrudziłem się niewiarygodnie, ale owocem mojego wysiłku było odszukanie około stu pięknych zdjęć pezetelowskich. Wszystkie te fotografie sprezentowano mi i są w moim posiadaniu. Podobnie było w zakładach lotniczych Bristola; stamtąd też otrzymałem wiele wartościowych zdjęć samolotów i silników polskich. Spośród 4000 zdjęć co najmniej kilkaset można uznać jako unikalne i będące jedynie w jednym egzemplarzu oryginalnym.

— Czy myśl wydania pierwszej książki wyszła z Pana inicjatywy?

— Wręcz przeciwnie. Propozycja wydawnictwa Putnam była dla mnie niespodzianką. Putnam to najpoważniejszy wydawca książek lotniczych, ceniony w skali międzynarodowej. Jego książki trafiają do bibliotek, instytutów naukowych, zakładów lotniczych. Otóż Putnam zaproponował mi wydanie książkowe polskich konstrukcji lotniczych. Odpowiedziałem wydawcy, że opracuję całokształt konstrukcji; wyraził zgodę, ustaliliśmy konspekt książki, podpisałem umowę i przystąpiłem do pracy. Z zamiarem napisania takiej książki nosiłem się od wielu lat; pod tym kątem gromadziłem materiały tekstowe i zdjęciowe, ale nie rozmawiałem z żadnym z wydawców. Putnam czytając moje artykuły uprzedził moją inicjatywę co najmniej o rok.

— Książka ukazała się drukiem. Jak została oceniona przez czytelników, jak ocenił ją wydawca?

— Wydawca ocenił książkę jako pionierską, ponieważ dorobek konstrukcyjny jednego kraju został całkowicie zamknięty w jednej pracy. Putnam — o czym nie wiedziałem — zgłosił moją książkę do komisji wydawniczej Aeroklubu Francji i ten w maju 1973 przyznał książce pierwszą nagrodę i Dyplom Uznania (najwybitniejsza praca z historii lotnictwa opublikowana w 1971 poza Francją). Dla mnie i wydawcy było to duże zaskoczenie, tym bardziej iż do nagrody zgłoszono kilkaset książek, a sam Putnam oprócz mojej zgłosił jeszcze trzy inne wartościowe tytuły. Zaproszono mnie do Paryża, gdzie osobiście odebrałem dyplom. Uzyskanie pierwszego miejsca nie wiąże się z nagrodą pieniężną. Jest to wyróżnienie honorowe. Książka miała bardzo dobre opinie prasowe; od wydawcy otrzymałem bardzo dużo recenzji i to z całego świata. Czytelnicy zagraniczni byli zaskoczeni polskim dorobkiem konstrukcyjnym, który nie był zupełnie znany w takim wymiarze. Książka ta ugruntowała dorobek polskiej myśli konstrukcyjnej poza krajem.

— Konstruktorzy polscy, z którymi utrzymywał Pan kontakty i od których otrzymał Pan materiały, mieli zapewne jakieś zastrzeżenia po zapoznaniu się z treścią książki?

— Do wydanej pracy ustosunkowali się bardzo przychylnie. Niektórzy konstruktorzy wyrażali zdziwienie, że dorobek polski był tak wielki. Jest to zupełnie zrozumiałe; dopiero zebranie wszystkich konstrukcji daje pogląd kompleksowy o działalności konstruktorskiej i produkcyjnej. W książce przedstawiłem wartość polskiej myśli konstruktorskiej wniesionej do myśli światowej; tej wartości nie można uwypuklić bez znajomości całokształtu historii lotnictwa. Dopiero naniesienie wkładu polskiego na całokształt historii daje pełny pogląd na osiągnięcia polskie w tej dziedzinie.

— Czy pierwsza książka przyczyniła się do wydania drugiej?

— Ależ nie. Niemal równocześnie zwrócił się do mnie wydawca Osprey z propozycją książki na temat historii polskiego lotnictwa

wojskowego. Po złożeniu książki u Putnama przystąpiłem do pisania drugiej pt. „Historia Polskich Sił Powietrznych 1918—1968". Ze względu na konkurencyjność tytułów Putman miał pewne wątpliwości czy jest słuszne publikowanie drugiej książki w rok po ukazaniu się pierwszej, i to w innym wydawnictwie, ale te trudności udało się pokonać. I co najciekawsze, książka druga nie tylko nie zaszkodziła pierwszej, ale wręcz przeciwnie, jedna oddziaływała na drugą.

— Książka wydana u Putnama kosztowała, jeśli się nie mylę, ponad siedem funtów i należała wówczas do grupy najdroższych książek tego wydawnictwa. Jaki był nakład każdej z książek i czy zostały one już sprzedane?

— Nakład pierwszej (5000 egz.) nie został wyczerpany, można ją jeszcze nabyć; pozostało kilkaset egzemplarzy. Tego rodzaju książki są bardzo drogie i dlatego sprzedaje się je kilka, a nawet kilkanaście lat. Druga książka w podobnym nakładzie od kilku lat jest już wyczerpana.

— Złożył Pan w naszym wydawnictwie książkę o siłach lotniczych Polski i Niemiec do 1939. Czy jest ona uzupełnieniem poprzednich Pana książek?

— Jest to książka zupełnie nowa w formie i treści. Zawiera pewne podstawowe informacje już publikowane, ale poprawione i uzupełnione. Tutaj mała dygresja. Temat całokształtu polskich konstrukcji lotniczych już zamknąłem. Na pewno „Samoloty polskie 1893—1939" wymagają uzupełnień, dalszych poszukiwań. Dlatego zmieniam trochę kierunek moich prac historycznych. Od dawna pasjonowała mnie tematyka września 1939 i na nią przeznaczam każdą chwilę. Książką poprzedzającą działania lotnicze Polski i Niemiec we wrześniu 1939 są właśnie „Siły lotnicze Polski i Niemiec do 1939".

— Może kilka zdań na jej temat i jakie zawiera treści?

— Książka ta wniesie dużo nowego materiału. Całkowitą nowością jest omówienie wydarzeń od marca do sierpnia 1939, w tym zmiany planów KSUS. Nowością dla czytelnika polskiego będzie część książki poświęcona lotnictwu niemieckiemu. Część tego materiału będzie publikowana w ogóle po raz pierwszy. Między innymi podałem: zestawienie jednostek lotniczych Niemiec, programy produkcyjne, rozwój myśli taktycznej i jej wpływ na sprzęt lotniczy. Książka nie omawia przebiegu działań wojennych w 1939, ale zawiera jedynie pewne uwagi na ten temat.

— Złożył Pan również monografię samolotu bombowego PZL P.37 Łoś. Ta, jak i poprzednia książka ukażą się w Biblioteczce Skrzydlatej Polski. Dlaczego właśnie Łoś?

— W Wielkiej Brytanii znajduje się dużo materiału na temat tego samolotu. Materiały są bardzo szczegółowe; w kronikach niektórych eskadr odnotowany jest każdy lot bojowy Łosia we wrześniu 1939 z podaniem jego numeru ewidencyjnego. W warunkach wojny 1939 Łoś stanowił wspaniałą bazę na jego dalsze dopracowanie; niestety, w okresie trzech tygodni nie było to możliwe. Mimo iż Luftwaffe w Polsce miała przewagę, to Łosie każde zadanie bojowe wykonywały bezbłędnie. I jeśli zdarzały się straty, to w powrotach z lotów bojowych. W locie do celu i w samej walce lotnictwo niemieckie nie zdołało mu przeszkodzić.

— Pana najbliższe plany autorskie?

— Od wielu lat zbieram materiały historyczne stron walczących we wrześniu 1939; lotnictwa polskiego i niemieckiego. Książka ta będzie w pewnym sensie zamknięciem tematu: siły lotnicze Polski i Niemiec do 1939. Otóż uważam, że nie wszystkie publikacje, które ukazały się do tej pory są zgodne z dokumentami. Chciałbym, aby książka ta była dla czytelnika polskiego i zagranicznego najbardziej dokładną historią września 1939. Chciałbym opisać walki dzień po dniu, podać straty zarówno polskie jak i niemieckie niemalże identyfikując pilotów i samoloty; po prostu gdzie i kto z kim walczył. Nie wiem, czy mi się uda wszystko wyjaśnić do końca, ale w dużej mierze postaram się to udokumentować. Chciałbym przedstawić przebieg wojny powietrznej we wrześniu 1939 jako jeden z najbardziej szczytowych wysiłków obronnych narodu polskiego, obiektywnie, bez koloryzowania. Sądzę, że książkę tę ukończę za kilka lat.

— Poza pisaniem, a więc popularyzowaniem lotnictwa polskiego poza granicami, wygłasza Pan także odczyty na temat historii lotnictwa polskiego jak również samych tylko konstrukcji lotniczych?

— Wygłosiłem około dwudziestu referatów i odczytów w języku polskim i angielskim. Na przykład w marcu 1981 zaproszono mnie do Waszyngtonu, gdzie miałem dwa odczyty: jeden w sali uniwersytetu (trwający blisko trzy godziny) oraz w Narodowym Muzeum Lotnictwa i Astronautyki (dla pracowników muzeum). Po zakończeniu odczytu pracownicy muzeum zrobili mi ogromną niespodziankę pokazując wszystkie moje artykuły, opracowania i książki. Powiedziano mi także, że z tych materiałów korzystają historycy amerykańscy. Byłem wzruszony.

— O Pana działalności poza granicami kraju, zasłużonej dla lotnictwa polskiego, godnej uznania i pochwały, moglibyśmy jeszcze mówić dość długo i ciekawie. Gdyby Pan zechciał na zakończenie naszej rozmowy podać te osiągnięcia publicystyczne z historii lotnictwa polskiego, które mają rangę pierwszeństwa...

— Jest ich wiele: historia Warchałowskich oraz samolotu Wróblewskich, a ponadto liczne przyczynki do dziejów konstrukcji lotniczych zamieszczonych w „Polish Aircraft 1893—1939". Mam również wiele ciekawostek historycznych jeszcze nie opublikowanych, o których napiszę oddzielnie.

— Działalność historyczną, o której mówiliśmy, prowadzi Pan poza pracą zawodową?

— Praca zawodowa umożliwia mi zajmowanie się historią lotnictwa. Z pisania artykułów i książek — w moim przypadku — nie sposób utrzymać rodzinę, pisanie dla mnie jest nagrodą za ogromny wysiłek autorski.

— Życzymy urzeczywistnienia ambitnych zamierzeń, które będą nas tak samo cieszyć jak dotychczasowe osiągnięcia publicystyczne Pana w popularyzowaniu poza granicami kraju historii lotnictwa polskiego.

— Dziękuję.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

SPOTKANIA DALEKIE • SPOTKANIA BLISKIE

WIZYTA BEZ ŚLADÓW

Budynek przy ulicy Sasanek 60, który otaczała łuna żółtego światła.

Niestety, w okolicznych domach nie natrafiono na osobę, której krzyk usłyszał J. Tarnowski. Być może kobieta ta znalazła się tam przypadkowo. Jednak M. i J. Tarnowscy nie byli jedynymi świadkami nocnych wydarzeń przy ulicy Sasanek w Łodzi.

Przez około 30 min zjawisko obserwowała mieszkająca po przeciwnej stronie ulicy Sasanek, Janina R. Obudziła się około godziny pierwszej w nocy i szła w kierunku łazienki, której okno znajduje się od strony ulicy. Wchodząc do łazienki zauważyła jasne światło. Zaciekawiona nie zapalając światła podeszła do okna. Po odchyleniu zasłony oczom jej ukazała się łuna dziwnego światła. Obejmowała ona całą szerokość ulicy Pawilońskiej, dom państwa Tarnowskich i częściowo sąsiednią posesję. W kierunku jej domu sięgała prawie do połowy ulicy szerokiej w tym miejscu na 12 m. Łuna miała około 10 m wysokości i górowała nad budynkiem po przeciwnej stronie ulicy.

Różnokolorową łunę o ostro zarysowanej granicy otaczała całkowita ciemność. Janina R. domyślała się, że źródło tego dziwnego światła znajduje się gdzieś za domem państwa T., gdyż w tym miejscu wypadał jej środek. Najwięcej było światła niebieskiego, trochę żółtego, czerwonego i różne ich odcienie. Janina R. powiedziała, że „łuna światła była całkowicie nieruchoma, lecz nie można było odróżnić wyraźnych granic poszczególnych kolorów ponieważ jeden przenikał w drugi. Były one jakby nałożone na siebie i całkowicie nieruchome. Światło było przepiękne, nie promieniowało i nie raziło oczu, ale było tak intensywne, że w jego zasięgu widać było najdrobniejsze szczegóły. Tego normalnie nie można zobaczyć, to było coś wspaniałego. Takie delikatne kolory, wyraziste, a w ich tle wszystko było doskonale widoczne. Na ulicy i w żywopłocie widziałam wyraźnie każde źdźbełko trawy, pojedyncze kamyki piasku. Dosłownie tak dobrze było wszystko widać. Nigdy tego nie zapomnę, do końca życia będzie mi stało przed oczami to wspaniałe światło". Nic nie zakłócało nocnej ciszy, nawet pies śpiący na podwórku ani razu nie zaszczekał. J. Tarnowski zauważył, że „jak normalnie psy tutaj szczekają, to tej nocy było dziwnie cicho".

Swoje wrażenia przekazali wiarygodni i — co jest bardzo istotne — niezależni świadkowie, których relacje są zgodne wewnętrznie i logiczne. Spróbujmy zatem prześledzić te fragmenty zdarzenia, które pozostają kluczowe dla jego przebiegu.

Wiemy, że całe zdarzenie trwało od ok. 01:00 do 04:00. Oględziny miejsca, w którym tkwiły obiekty nr 2 i nr 3 niczego nie wykazały. Jeszcze tamtej nocy spadł śnieg, nazajutrz nie stwierdzono jednak pod nim wypaleń roślinności ani wgnieceń gruntu. Gałęzie drzew również pozostały nie naruszone. Być może z obiektami nr 2 i 3 wiąże się końcowa część relacji J. Tarnowskiego o turkocie, który przypominał mu odgłos „jakby wóz z bańkami mleka przejeżdżał". Choć w pobliżu znajduje się sklep spożywczy, nie należy z nim wiązać tego hałasu. Była dopiero 03:20, a słowa świadka o nagłym urwaniu się odgłosu „uderzających o siebie baniek" zdają się to potwierdzać, gdyż musiałby usłyszeć pojazd po jego ewentualnym rozładunku i ponownym ruszeniu.

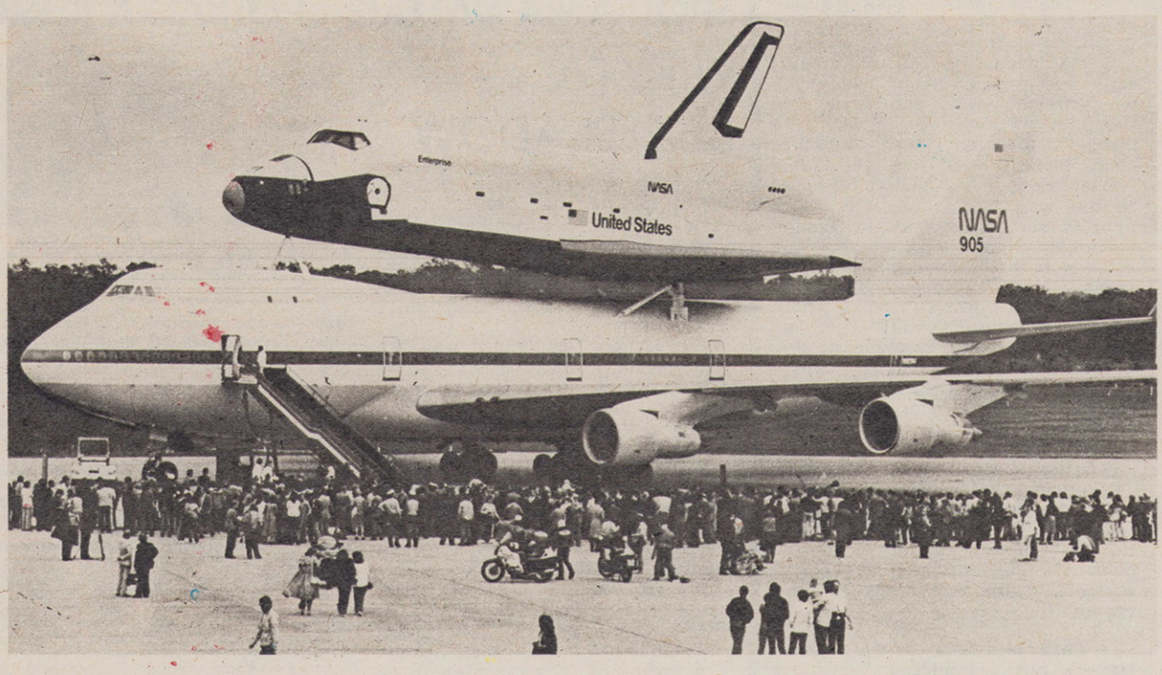
Nasuwa się tu inne wytłumaczenie, którego pominąć nie można choćby z tego względu, że kiedy J. Tarnowski podszedł do okna, w ogrodzie nie było już UFO nr 2 i nr 3. W relacjach z bliskich spotkań świadkowie mówią o dźwiękach, jakie towarzyszą UFO w momencie ich startu. Dźwięk ten przypomina im wyraźnie metaliczne stuki porównywane do dźwięku, jaki powstaje przy uderzeniu w puste pojemniki blaszane. J. Tarnowski mógł skojarzyć taki dźwięk ze stukiem baniek. (Podobne dźwięki opisaliśmy w SP nr 20/1985). Dźwięk ten mógł być spotęgowany z uwagi na mroźne powietrze i niewykluczone, że spowodowany przez jednoczesny start obiektów nr 2 i nr 3. Oprócz dwóch strumieni światła i palących się okienek w dwóch obiektach całe zdarzenie charakteryzowało pojawianie się łun żółtego i niebieskiego światła.

M. i J. Tarnowscy zgodnie stwierdzili, że w czasie świecenia żółtej łuny, dwa strumienie światła padające od spodu UFO nr 2 „były co chwila przesłaniane", co początkowo tłumaczyli sobie poruszaniem się w pobliżu nieznanych istot. Z opisu wynikało jednak, że przesłanianie świateł było bardzo regularne, co raczej wyklucza obecność w tym miejscu nieznanych istot. Tym bardziej że w tym samym czasie świadkowie widzieli kontury drzew, komórek i innych przedmiotów oraz same obiekty — „widno było jak w dzień" — a więc nie mogli nie dostrzegać ew. sylwetek pasażerów UFO. Jednocześnie zdecydowanie zaprzeczają, by widzieli jakoweś poruszające się w pobliżu istoty. Znaczące przy tym było, że J. Tarnowski twierdził, iż światła te „chodziły", „jak jedno szło do góry, to drugie do dołu i tak na zmianę". Gdy zademonstrował na czym owo „chodzenie" polegało, stało się jasne, że przyczyną tego stanu mogły być znaczne zmiany w natężeniu światła obu strumieni, podobne do zmian jakie opisywał M. Staszek obserwujący UFO nad jeziorem Rychnowskim. J. Rojek powiedziała, że światło łuny było „całkowicie nieruchome, statyczne". A zatem, który z UFO powodował powstawanie żółtej łuny?

Zgodnie z opisem wyglądu łuny przekazanym przez J. Rojek, jej źródło winno znajdować się nad budynkiem tam, gdzie znajdował się jej wierzchołek, a jednak — jeśli ufać spostrzegawczości świadka — tam go nie było.

Przeprowadzając pomiary stwierdzono inną zależność. Na podstawie wskazań J. Rojek wykreślono zasięg żółtej łuny i wtedy okazało się, że jej środek oznaczony trójkątem leży dokładnie na wysokości miejsca, w którym tkwił obiekt nr 2. Jednak relacja nie mówi nic, co wskazywałoby, że jasnożółta łuna pochodziła właśnie z tego obiektu. Dwa strumienie skierowane ku ziemi nie mogły mieć wiele wspólnego z powstawaniem łuny gdyż pojawiały się i nikły później, niezależnie od łuny. Zatem problem pozostaje otwarty. Jest to bodaj jedyne tego rodzaju zdarzenie odnotowane w literaturze ufologicznej i pod każdym względem powinno zwrócić uwagę nauki.

KRZYSZTOF PIECHOTA



Boeing-747-SCA z samolotem kosmicznym Enterprise na lotnisku w Kolonii w RFN podczas europejskiej podróży w 1983.

NA GRZBIECIE SCA

Samoloty kosmiczne Space Shuttle używają swych silników rakietowych jedynie podczas startu i lotu kosmicznego, zaś w fazie powrotu na Ziemię poruszają się beznapędowym lotem ślizgowym. Nie są one więc w stanie powrócić do miejsca startu o własnych siłach z lądowiska odległego często o tysiące kilometrów, np. z bazy Edwards w Kalifornii na Florydę. Z myślą o transporcie samolotu kosmicznego przerobiono więc pasażerskiego giganta, Boeinga 747 na samolot-nosiciel SCA (Shuttle Carrier Aircraft).

NASA posiada tylko jeden samolot tego rodzaju. Powstał on w zakładach Boeing Aerospace w 1970 jako 86 wyprodukowany Boeing 747. Wtedy nic nie zapowiadało jeszcze jego „kosmicznej" roli, jaką miał spełnić w przyszłości. W październiku 1970 ten właśnie Boeing 747—100 Superjet (popularna nazwa Jumbo Jet) przeznaczony do przewozu 374 pasażerów na odległość 9516 km zakupiły linie lotnicze American Airlines. W barwach tego przedsiębiorstwa wylatał on 8999 h wykonując 2985 lotów, głównie na trasie między Nowym Jorkiem a Los Angeles.

18 lipca 1974 samolot został odkupiony od American Airlines przez NASA za 15 mln dol. i otrzymał nową rejestrację N905NA (SA). Pierwszym zastosowaniem samolotu w NASA był program badań przepływu wirowego w strumieniu nadążającym w szerokokadłubowych samolotach pasażerskich prowadzony w kalifornijskim Centrum Badawczym im. Drydena. W kwietniu 1976 maszyna przeleciała do zakładów Boeinga w Everett (stan Waszyngton) dla dokonania jej przebudowy na nosiciel samolotu kosmicznego. Przebudowa trwała od 2 sierpnia 1976 do 14 stycznia 1977, a koszt kontraktu opłaconego przez głównego wykonawcę samolotu kosmicznego, firmę Rockwell International wyniósł 30 mln dol. Przeróbki wykonane w wytwórni Boeing były dwojakiego typu: pierwsze (Type One) obejmowały permanentne zmiany w konstrukcji i systemach samolotu, zaś drugie (Type Two) to nowe elementy, które mogą być demontowane, gdy Boeing 747 nie przenosi samolotu kosmicznego.

Do zmian typu pierwszego należało:

— zainstalowanie wzmocnionych wręg dla umożliwienia przeniesienia dodatkowych obciążeń;

— wprowadzenie dodatkowych wzmocnień poszycia w miejscach szczególnie dużych obciążeń;

— wzmocnienie i modyfikacja statecznika poziomego dla zainstalowania na jego końcówkach dodatkowych stateczników pionowych;

— zainstalowanie zaczepów do wsporników unoszących samolot kosmiczny.

Nowe elementy konstrukcji należące do typu drugiego to:

— przedni wspornik teleskopowy samolotu kosmicznego przeznaczony do zainstalowania w testach zbliżenia i lądowania ALT (Approach and Landing Test). Wspornik w kształcie odwróconej litery V składa się z 2 rur o długości 4 m każda i zaczepu łączącego z samolotem kosmicznym. Wspornik posiada dwa ukośne zastrzały służące do podparcia go po odłączeniu samolotu kosmicznego;

— przedni wspornik stały używany przy przebazowywaniu samolotu kosmicznego. Składa się on z 2 rur o długości 2,6 m każda.

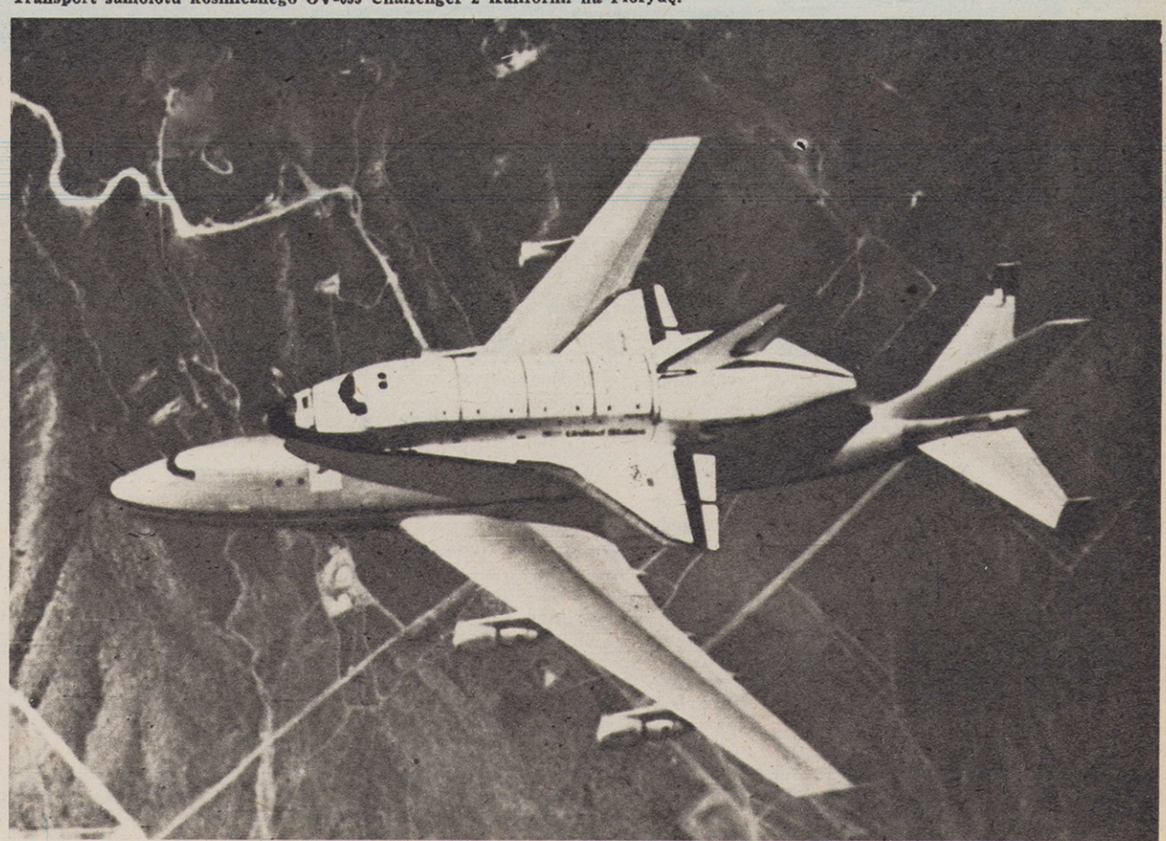
Nie ma dodatkowych zastrzałów;

— 2 wsporniki tylne. Każdy z nich składa się z elementu pionowego o długości 1,4 m i ukośnego o długości 3,7 m. Prawy wspornik ma jeszcze dodatkowy zastrzał boczny o długości 1,5 m;

— dodatkowe stateczniki pionowe do zainstalowania na końcach statecznika poziomego. Te stałe powierzchnie aerodynamiczne mają obrys prostokątny, wysokość 6,1 m i długość 3 m. Poprawiają one stabilność aerodynamiczną Boeinga niosącego samolot kosmiczny.

W wyniku wprowadzenia nowych elementów masa Boeinga 747 wzrosła o 5216 kg. System wyważenia podłużnego samolotu został zmodyfikowany dla przeciwdziałania tendencji do zadzierania w górę dziobu wywołanej odchyleniem strug powietrza przez skrzydła samolotu kosmicznego na usterzenie Boeinga 747. Zmieniono również wyposażenie tablicy przyrządów samolotu. Ze względu na znaczną masę samolotu kosmicznego oraz wymaganie osiągnięcia jak największego pułapu do odłączenia samolotu kosmicznego w testach ALT silniki Pratt-Whitney JT9D-3A przebudowano do konfiguracji JT9D-7AH, zwiększając wartość ciągu startowego z 193,5 kN do 208,9 kN. Z wnętrza samolotu usunięto większość foteli i wyposażenia do lotów pasażerskich powodując tym samym zmniejszenie masy samolotu do 153 900 kg. Z napełnionymi paliwem zbiornikami i samolotem kosmicznym na grzbiecie Boeing 747-SCA ma masę 263 250 kg. Masa samolotu kosmicznego waha się od 67 500 do 116 000 kg. Roz-

Transport samolotu kosmicznego OV-099 Challenger z Kalifornii na Florydę.



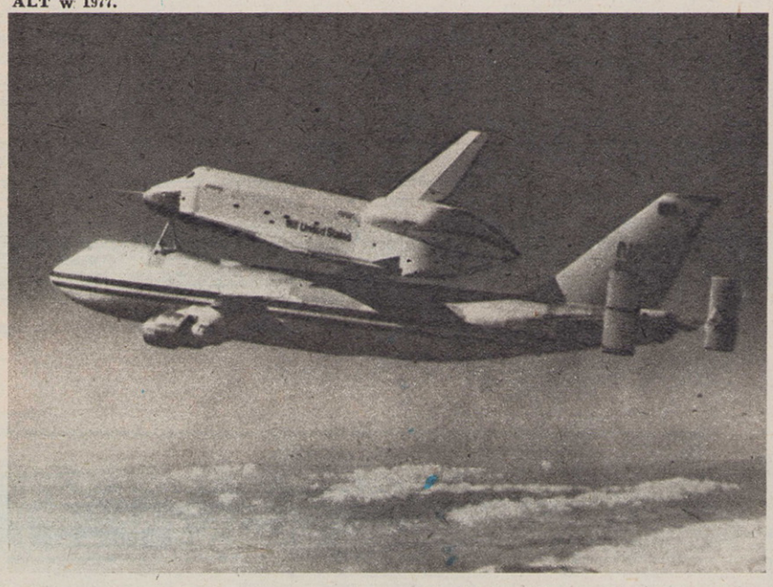
piętość nosiciela wynosi 59 m, długość 68 m, a wysokość obu połączonych maszyn 23 m.

Samolot kosmiczny przymocowany jest do wsporników za pomocą tych samych połączeń, które służą normalnie jako łączniki zbiornika zewnętrznego ET (External Tank). W zakładach Boeing zbudowano również stożkową osłonę aerodynamiczną chroniącą zespół silników głównych i manewrowych samolotu kosmicznego przed uszkodzeniami, jakie mogłyby powstać w czasie transportu. Osłona ma długość ok. 11 m i średnicę 7,6 m w najszerszej części. W czasie przebudowy skonstruowano również aparaturę do pomiaru naprężeń mechanicznych powstających na styku SCA z samolotem kosmicznym.

Po zakończeniu przeróbek Boeing 747-SCA został 14 stycznia 1977 przekazany do Centrum Badawczego im. Drydena, gdzie za pomocą podnośnika o specjalnej konstrukcji zainstalowano na jego grzbiecie testowy egzemplarz samolotu kosmicznego OV-101 Enterprise. 15 lutego 1977 odbyły się pierwsze próby zespołu obu maszyn: rozpędzanie i hamowanie na pasie, 18 lutego Boeing z Enterprise po raz pierwszy oderwał się od ziemi. Samolot pilotowali doświadczeni oblatywacze Pitzhungh L. Fulton i Thomas C. McMurtry, którym towarzyszyło 2 inżynierów pokładowych Victor W. Horton i Louis E. Guidry Jr. W czasie lotu piloci nie zauważyli szczególnych trudności w sterowaniu Boeinga niosącego tak niezwykły ładunek, a Fulton po wylądowaniu powiedział żartobliwie, że przez większą część lotu wyglądał przez iluminatory, aby sprawdzić, czy Enterprise znajduje się jeszcze na swoim miejscu. Podobne, pasywne testy bezzałogowe odbyły się 22, 25 i 28 lutego oraz 2 marca. Kolejno przeprowadzono serię pasywnych prób załogowych, w których za sterami samolotu kosmicznego znajdowało się 2 pilotów-astronautów. Latały na zmianę 2 załogi: Fred W. Haise, Jr. i Gordon Fullerton oraz Joe H. Engle i Richard H. Truly. Loty te wykonano 18 czerwca oraz 12 i 26 lipca. 12 sierpnia Enterprise z załogą Haise/Fullerton odłączył się od Boeinga w locie i samodzielnie wylądował rozpoczynając serię 5-załogowych testów aktywnych. Pozostałe próby miały miejsce 12 i 13 września oraz 23 i 26 października. W ostatnich dwóch Enterprise nie miał założonej aerodynamicznej osłony silników. Po zakończeniu prób w locie samolot kosmiczny na grzbiecie SCA przeleciał 13 marca 1978 do Centrum Lotów Kosmicznych im. Marshalla w Huntsville (Alabama), gdzie przeprowadzono jego testy wibracyjne.

Ponad rok później 25 marca 1979 SCA odbył lot z Centrum im. Drydena w Kalifornii na Przylądek Canaveral z międzylądowaniem w El Paso (Teksas) przywożąc pierwszy samolot kosmiczny przeznaczony do lotów orbitalnych OV-102 Columbia. 10 kwietnia 1979 również na grzbiecie SCA do Centrum Kosmicznego im. Kennedy'ego przybył z Huntsville Enterprise. Przy jego pomocy sprawdzono wyposażenie kompleksu startowego 39. W późniejszym okresie Boeing 747-SCA służył wielokrotnie przy transporcie Enterprise. Jego najdłuższą jak dotychczas podróżą był pierwszy lot poza USA, na Salon Lotniczy w Paryżu w 1983. Zespół Boeing 747-SCA — samolot kosmiczny złożył wizytę również w Wielkiej Brytanii i RFN. W 1984 obie maszyny przybyły na Wystawę Światową w Nowym Orleanie, a na początku bieżącego roku Enterprise został przywieziony do bazy Vandenberg w Kalifornii, gdzie próbnie ustawiono go na nowym stanowisku startowym samolotów kosmicznych.

Enterprise na grzbiecie Boeinga-747-SCA w czasie testów zbliżenia i lądowania ALT w 1977.

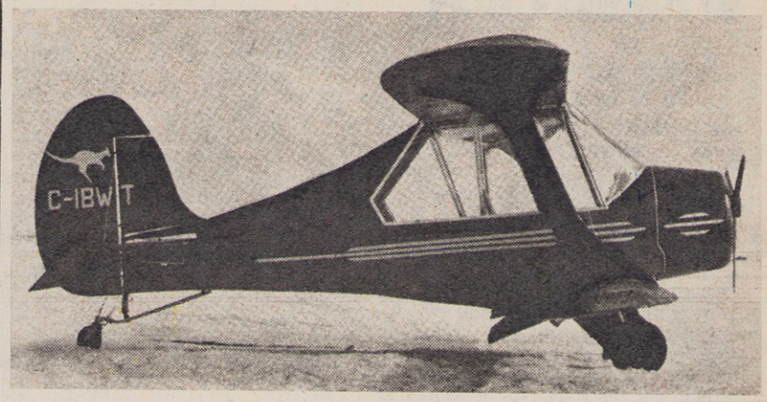


Boeing 747-SCA transportował już wszystkie samoloty kosmiczne: Columbia, Challenger, Discovery i Atlantic przewożąc je z Kalifornii na Florydę. Po wyprawie STS-3 SCA przywiózł Columbię z lotniska zapasowego położonego na poligonie rakietowym White Sands w Nowym Meksyku. Dotychczas nie było konieczności transportowania samolotu kosmicznego z lotnisk zapasowych położonych poza USA, ale z myślą o takiej ewentualności Boeing 747-SCA wyposażany jest obecnie w urządzenie do uzupełniania paliwa w powietrzu. Tankowanie będzie się odbywać z latającego tankowca sił powietrznych McDonnell Douglas KC-10A Extender za pomocą sztywnego przewodu paliwowego zainstalowanego pod ogonem Boeinga 747. KC-10A posiada możliwość przetłaczania paliwa „w górę" do znajdującego się powyżej samolotu.

Jak wspomnieliśmy na początku NASA posiada tylko jeden egzemplarz SCA i dlatego poważnie obawia się skutków jego ewentualnego poważnego uszkodzenia lub zniszczenia dla przebiegu programu Space Shuttle.

JACEK NOWICKI
KRZYSZTOF ZIĘCINA

GALERIA ULM-ów



1

2

3

1. Skyseeker Aircraft BEACH BOY. Jednomiejscowy prototyp ULM-a z Kanady. Nowa generacja 1985. Dwupłatowiec. ULM seryjny dwumiejscowy z silnikiem Rotax-477. Stery aerodynamiczne, klapy, hamulce kół, ogrzewanie kabiny (z drzwiami). Konstrukcja: stop lekki, dakron lub ceconite. Produkcja gotowych lub w zestawach.

2. Skyseeker Aircraft EXPLORER. Jednomiejscowy ULM z Kanady, 1985. Silnik Rotax-277 o mocy 20,6 kW. Masa własna — 115 kg. Prędkość max. — 121 km/h. Produkcja gotowych lub w zestawach.

3. Sorrell Aircraft EXP. Jednomiejscowy samolot kategorii eksperymentalnej z USA zalecony w 1985 do budowy samodzielnej z zestawów. Wymaga pilota z licencją, lecz ma w użytkowaniu zastąpić dawnego Piper Cub'a. Oblatana została również odmiana dwumiejscowa.

Przy okazji warto dodać, że przepisy dla ULM-ów w Kanadzie i USA różnią się i wiele konstrukcji kanadyjskich wymaga w USA pilotów z licencją. Dotyczy to m. in. obu pokazanych ULM-ów.

4. Projekt dyplomowy ChAI. Projekt doświadczalnego ULM-a plecakowego będący pracą dyplomową 2 studentów z instytutu lotniczego ChAI w Charkowie (ZSRR). Kaczka ze śmigłem pchającym. Informacja z kwietnia 1985.

KROKUS i BRAWA w APENINACH

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

sokości 3700 m, wysoko nad chmurami, a innym razem, w rejonie Vezano godzinę „żebrał" na parterowej wysokości, i nie mogąc się wykręcić, zmuszony został do lądowania przygodnego.

Innym razem Kępka będąc na bardzo małej wysokości i opadając nieustannie, w akcie rozpaczy i sportowej zaciętości wleciał w dolinę bez możliwości lądowania. Na szczęście na 100 m złapał wznoszenie żaglowe 0,5 m/s w którym cierpliwie doczekał 500 m, z której to wysokości wykonał 30-kilometrowy (!) dolot, wspomagany po drodze wątłymi prądami zboczowymi w tzw. dolinie dolotowej.

Radość przeżyliśmy 8 sierpnia, kiedy w VIII konkurencji doleciał do mety Stanisław Zientek. Wprawdzie lądował późno, ale był w dwunastce pilotów klasy standard, którzy wrócili do Rieti. Konkurencja była długa — 505 km. Przez dwa boki leciał bez większych problemów. Na drugim punkcie zwrotnym, koło jeziora Campotosto zameldował się wprawdzie nisko ale miał nadzieję, iż znajdzie wznoszenie. Tymczasem wznoszenia zdecydowanego nie było i ratował się lotem na miniżaglu, który wprawdzie nie wznosił szybowca, ale pozwalał zachować dotychczasową wysokość. Pilot stracił dużo czasu, nim mógł lecieć dalej. Podobne chwile przeżył w pobliżu Asyżu, gdzie latał nisko, u podnóża góry. Szybowce, które przyleciały pod niego 20 m niżej, lądowały. On jednak jakoś się trzymał, a nawet powoli przesuwał do przodu. W rejonie Spoleto miał wznoszenie 1/4 m/s i nie mógł się zatrzymać, bo kończył się dzień. Lecąc precyzyjnie, jak tylko mógł, powoli zbliżał się w kierunku Rieti, ale co to był za lot. Gdy zgłosił przez radio: Brawo Zulu in arrivo (na dolocie) — nam czekającym na niego na ziemi, serca zabiły gwałtowniej. Lądował o 20:40, o zmroku, 10 minut przed zachodem słońca, dzięki czemu liczyła mu się jeszcze prędkość przelotu. Kępka i Wujczak lądowali na jednym polu w Spoleto. Zientek był dla nas bohaterem dnia, a jego 12 miejsce, powtórzone przez niego jeszcze w ostatniej konkurencji, to najlepsze wyniki Polaka w XIX SMS. O opisanej konkurencji a szczególnie o jej końcowej fazie pilot, konstruktor lotniczy, współtwórca Brawa, powiedział, że tym razem szybowiec dowiózł go do mety.

Jeśli już wspomniałem o szybowcach, to trzeba powiedzieć, że Brawa i Krokus wyraźnie odstawały od najlepszych konstrukcji zaprezentowanych w Rieti. Gorsze były zwłaszcza w lotach po prostej na dużych prędkościach, ponad 150 km/h. Natomiast dorównywały najlepszym konstrukcjom w krążeniu. Przy mocnych warunkach, jakie dominowały podczas mistrzostw, a więc przy długich przeskokach międzykominowych, polskie szybowce zostawały w tyle. A wysokie góry mają to do siebie, że wystarczy w określone miejsce przylecieć 50, a nawet tylko 20 m niżej i już traci się szanse na dalszy lot z szybowcami będącymi tylko niewiele wyżej. Przekonał się o tym m. in. Holighaus w klasie otwartej, który na skutek takiej właśnie sytuacji lądował przymusowo, gdy inni polecieli dalej. Kosztowało go to wiele, bowiem stracił przodownictwo i spadł na dalsze miejce.

Na przeskoku w powietrzu spokojnym strata Krokusa i Braw nie jest jeszcze tak wielka. Wyraźniejsza jest natomiast podczas szybkiego lotu z wykorzystaniem wznoszeń po prostej czyli tzw. podciągania.

Nie zwalałbym jednak niepowodzeń w Rieti wyłącznie na sprzęt. Wprawdzie polscy piloci w Apeninach zrobili wszystko, na co ich stać, ale trzeba sobie powiedzieć, że aktualnie nie stać ich na skuteczną rywalizację z najlepszymi na świecie, nawet gdyby mieli do dyspozycji najlepsze szybowce, zwłaszcza jeśli rywalizacja toczy się w wysokich górach.

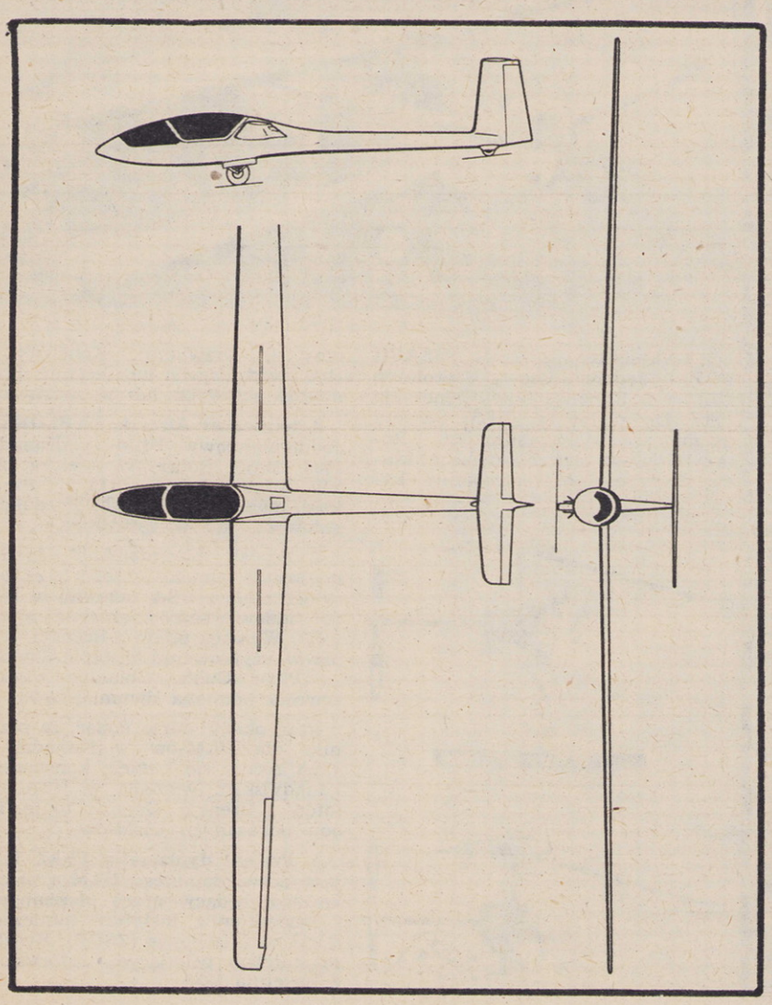
Polscy piloci ponieśli w Rieti przykrą porażkę. Do bardziej szczegółowej oceny ich występu postaram się wrócić w jednym z najbliższych numerów. Tymczasem pragnę z grubsza dokończyć pierwszą relację z mistrzostw świata. W klasie standard po przedostatniej, X konkurencji liderem był wciąż Brigliadori, ale jego przewaga nad drugim w klasyfikacji Leutenegerem wynosiła niewiele ponad 200 pkt. Niezwykle ambitny Szwajcar w ostatniej próbie poszedł na całego. Chciał wygrać. Był już na dolocie, zgłosił nawet: Tango Five in arrivo! Do mety jednak nie doleciał. Lądował z prostej, zaledwie 1200 m przed celem! Chciał mieć złoty medal, a musiał zadowolić się zaledwie 12 miejscem. W tej klasie z reprezentantów krajów nam szczególnie bliskich bardzo dobrze latał młody Jugosłowianin Ivo Simenc na produkowanym w tymże kraju DG 300. W pewnym momencie był nawet czwarty, ale ostatecznie zajął i tak dość wysokie, 9 miejsce. Węgier Bela Guraly na pożyczonym LS 4 był dopiero 35.

W klasie 15-metrowej w czołówce nie było gwałtownych awansów i spadków oraz wielkich niespodzianek. Wszystkich znokautował Doug Jacobs. Wysoko mierzył spokojnie latający Milos Dedera z CSRS, który na nowym, kupionym przez CSRS Ventusie zajął 14 miejsce. Jego rodak Jiri Stepanek, na takim samym szybowcu, zajął 27 miejsce.

W klasie otwartej do ostatniej chwili najpewniejszym kandydatem do złotego medalu był Nowozelandczyk Raymond Lynskey. W ostatniej konkurencji będąc tylko 20 m niżej od Holighausa, zawadził skrzydłem o szczyt i rozbił szybowiec, podczas gdy jego rywal przeleciał na bezpieczną stronę. Interweniował dyżurujący na lotnisku śmigłowiec sanitarny. To, że sympatyczny Nowozelandczyk nie odniósł obrażeń, było znów tylko szczęśliwym zbiegiem okoliczności. Szczątki Nimbusa 3 zostały w górach, pilot przywieziony został wspomnianym śmigłowcem do Rieti. Zamiast złotego medalu zdobył 5 miejsce. Zjawił się jeszcze na wieczornej kolacji, ale już nie przyszedł na zakończenie mistrzostw. Porażkę przeżywał w samotności. Na najwyższym miejscu podium stanął po raz trzeci Ingo Renner z Australii. Blatter był drugi, a Holighaus zdobył brąz. Wszyscy o jedną miarkę za dużo. Ale taki jest wielki sport jak wielkie są ludzkie dramaty. Dobrze, że nie tragedie, wszak w Rieti w okresie mistrzostw rozbito doszczętnie 6 szybowców a 20 dalszych poważnie uszkodzono. Zwyciężyć w wysokich górach nie jest łatwo. Jest bardzo trudno.

HENRYK KUCHARSKI

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL



SZYBOWIEC SZD-41 JANTAR STANDARD

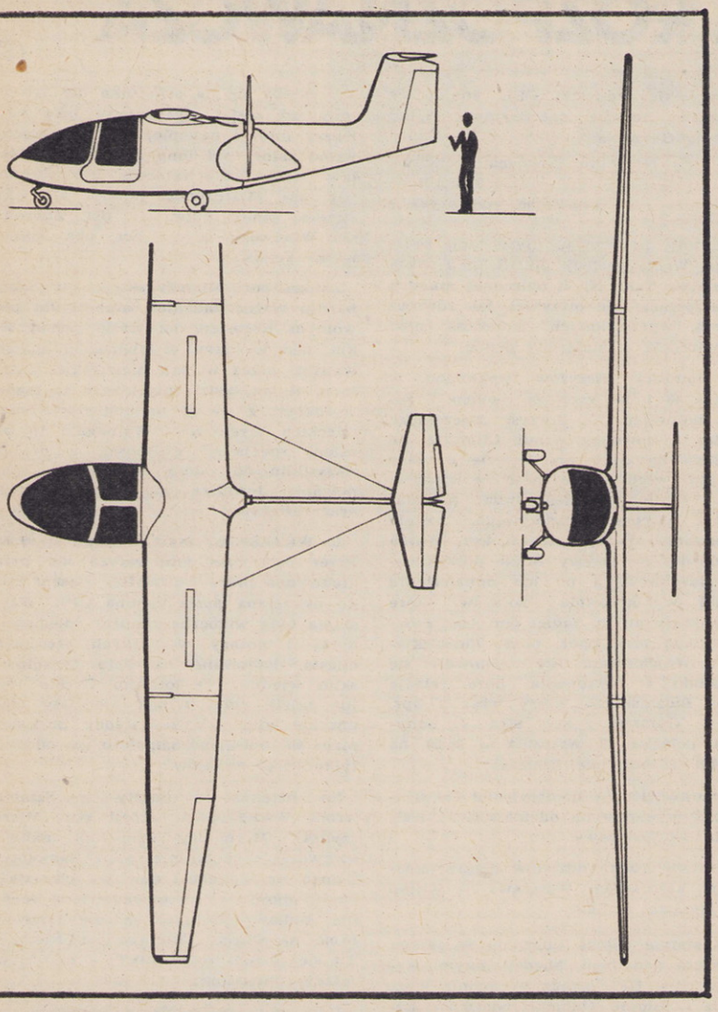
W 1972 Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Szybownictwa w Bielsku (SZD) przystąpił do opracowania dokumentacji technicznej prototypu wysokowyczynowego szybowca laminarnego klasy Standard. Miał on wziąć udział w szybowcowych mistrzostwach świata w Australii w 1974. Ze względu na krótki termin oraz ułatwienie w produkcji, zespół pod kierunkiem inż. Władysława Okarmusa postanowił wykorzystać część zespołów i elementów produkowanego już szybowca klasy otwartej SZD-38 Jantar 1, opracowując szybowiec zawodniczy SZD-41 Jantar Standard z balastem wodnym. Oblot wykonano 1973-10-03. Dwa prototypy wysłano do Australii, na jednym z nich pilot Franciszek Kępka zdobył 3. miejsce. W 1974 zbudowano trzeci prototyp do prób uzupełniających, w którym wprowadzono szereg zmian ważnych dla produkcji seryjnej. Seryjny SZD-41A Jantar Standard miał zmniejszoną masę własną i powiększony balast wodny z 80 do 100 dm³. Do 1978 wyprodukowano 137 szybowców.

SZD-41 Jantar Standard jest szybowcem 1-miejscowym. Kadłub z usterzeniami przejęto z szybowca SZD-38 Jantar 1, wprowadzając konieczne zmiany wynikłe z innego profilu skrzydeł i ich cięciwy. Skrzydła dwudzielne z polskim profilem NN8 i zbiornikami w przednim kesonie. Konstrukcja jednodźwigarowa, bez żeber, z kesonem dwuobwodowym. Ma ona lotki, duralowe płytowe wysuwne hamulce aerodynamiczne i laminatowe zbiorniki stałe. Dźwigar skrzynkowy ma pasy wykonane z rowingu i ścianki przekładkowe. Lotki konstrukcji przekładkowej (laminat-pianka-laminat) o stałej cięciwie 20%, bez wyważenia masowego, zawieszone w 5 punktach i napędzane w 2.

Kadłub stanowi monolityczną skorupę laminatową, złożoną wraz ze statecznikiem kierunku z dwóch sklejonych połówek. W części środkowej zabudowano stalową kratownicę mocującą skrzydła, podwozie i węzły napędów. Osłona dzielona, ze stałą częścią przednią i tylną — odejmowalną. Koło podwozia, osadzone na łamanej goleni tylnej i przedniej, ma hamulec tarczowy i jest całkowicie wciągane w kadłub. Kółko tylne osłonięto owiewką z laminatu. Zaczep do holu zabudowano pod kolumną przyrządów pokładowych. Usterzenie wysokości uformowano ze skorupy przekładkowej z podziałem na statecznik i ster, który nie jest wyważony masowo. Wyważenie sił sterowania podłużnego układem sprężynonym przy drążku sterowym. Ster kierunku też konstrukcji laminatowej, skorupowej, wyważony masowo. Wyposażenie pokładowe obejmuje 6 przyrządów. Z szybowca tego wyprowadzono dalsze odmiany, jak: SZD-48-1 Jantar Standard 1, SZD-48 Jantar Standard 2 i SZD-49 Jantar Standard K (z klapą skrzydłową). (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15 m, długość — 7,2 m, wysokość — 1,6 m, pow. płata — 10,66 m², wydłużenie — 21,1. **Masy:** własna — 250 kg, całkowita — 360 kg (max. z balastem — 460 kg). **Osiągi:** doskonałość — 38 do 40, min. opadanie — 0,62 m/s (75 km/h), prędkość min. — 68 km/h, max. prędkość dopuszczalna — 250 km/h. Współczynniki obciążenia niszczącego bez balastu: +7,95 i —3,98, z balastem: +6,21 i —3,55.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



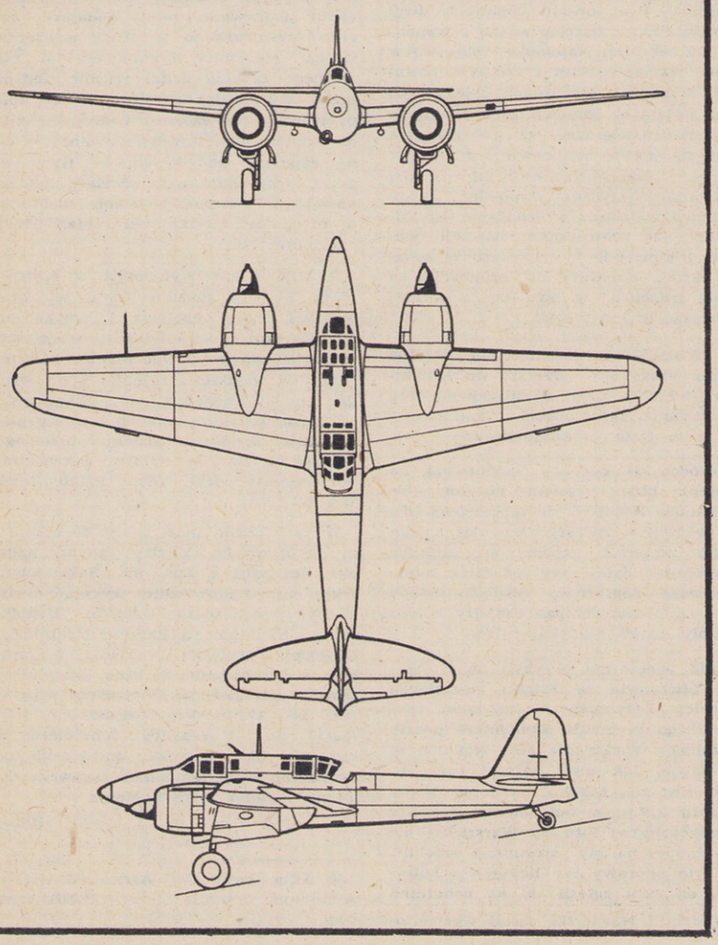
MOTOSZYBOWIEC BRDITSCHKA HB-23 HOBBYLINER

Austriacka firma HB Brditschka BmbH Co. w Haid k. Linzu zbudowała lekki motoszybowiec dwumiejscowy Brditschka HB-23 zwany Hobbyliner, w którego opracowaniu przyjęto koncepcję stosowną do recesji ekonomicznej. Stanowi on wartościową pozycję dla potencjalnych nabywców, gdyż jest prosty w obsłudze i tani w eksploatacji. Jego silnik odznacza się oszczędnym zużyciem paliwa, łatwo uzyskiwanym na stacjach benzynowych. Konstrukcję HB-23 oparto na wcześniejszym motoszybowcu tej firmy HB-3, który jest znany z tego, że wykonano na nim pierwszy 12-minutowy lot z napędem elektrycznym.

Motoszybowiec HB-23 jest dwumiejscowym górnopłatem wolnonośnym, z napędem pchającym, umieszczonym za skrzydłami. Ma on wolnonośne usterzenia w układzie litery T umieszczone na płaskim tyle kadłuba, który usztywniony jest względem skrzydła za pomocą 4 linek. W części przedniej kadłub ma opływową kabinę z 2 miejscami obok siebie, wyposażoną w zdwojone sterowanie silnikiem oraz płatowcem, o przyjemnej architekturze wnętrza. Podwozie typu stałego z przednim kółkiem. Koła główne zamocowano na wolnonośnych goleniach oraz wyposażono w hamulce. HB-23 przewidziany jest do wykonywania lotów szkolnych, turystycznych oraz obserwacyjnych. Skrzydła trójdzielne, konstrukcji drewnianej, podobnie jak usterzenia i tylna część kadłuba. Obrys skrzydła dwutrapezowy, bez skosu, z małym wzniosem w odejmowanych częściach zewnętrznych. Ich zdjęcie ułatwia hangarowanie HB-23 (rozp. 7,15 m). Usterzenia o obrysach trapezowych, ze statecznikami i sterami. Skrzydło ma lotki i hamulce aerodynamiczne płytowe, zaś ster wysokości klapkę wyważającą. Przednią część kadłuba stanowi szkielet wykonany ze spawanych rur stalowych, obudowanych skorupą z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem szklanym. Kabina nakryta jest trójdzielną osłoną o dobrej widoczności. Części boczne podnoszone do góry odsłaniają duże wykroje burtowe kadłuba ułatwiające wsiadanie. Kabina wentylowana i podgrzewana. Oparcie pilotów regulowane na ziemi. Pedały nienastawne. Napęd stanowi silnik tłokowy VW-HB-2400 G/2 o mocy 73 kW, napędzający dwułopatowe śmigło o stałym skoku. Resurs silnika do remontu 1200 h. Silnik jest całkowicie wbudowany w kadłub i skrzydło, ma przymusowe chłodzenie. Pojemność zbiornika paliwa 66 dm³. Tylna część kadłuba łączy się z przednią, w części dolnej kadłuba, zaś od góry spięta jest z obudową czopu śmigła poprzez jego piastę. W okolicy śmigła kadłub ma duży boczny wykrój. Lekka konstrukcja HB-23 zapewnia dobre osiągi. Cena 96 000 marek RFN. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 16,24 m, długość — 8,15 m, wysokość — 2,6 m, pow. skrzydła — 19 m², wydłużenie — 13,9. Masy: własna — 550 kg, startowa — 750 kg, użyteczna — 200 kg. Osiągi: max. prędkość — 200 km/h, podróżna przy 75% mocy — 180 km/h, wznoszenia — 4,5 m/s, przeciągnięcia — 75 km/h, pułap praktyczny — 7000 m, zasięg — 800 km, start na wys. 15 m — 160 m, zużycie paliwa (benzyna super) — 14 dm³/h, w locie szybowcowym doskonałość — 25, min. opadanie — 1,2 m/s.

LAMUS 1939-1945

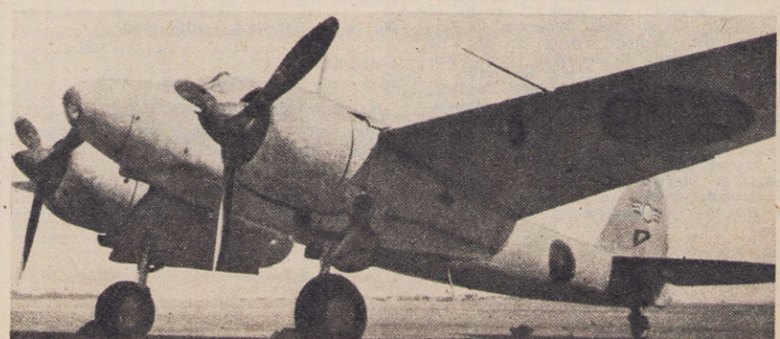


SAMOLOT MYŚLIWSKI KI-45 TORYU (NICK)

W okresie międzywojennym rozwój japońskiego przemysłu lotniczego inspirowany był w dużym stopniu osiągnięciami techniki zachodniej. Ponieważ samolot klasy Me-110, Potez-630 lub Fokker G-1 był szczególnie potrzebny Japonii ze względu na jej warunki geograficzne, dowództwo armii zażądało od przemysłu podjęcia odpowiednich prac rozwojowych. Wybór padł na projekt Ki-38 inż. Isamu Imashi z wytwórni Kawasaki. Komisja makietowa w październiku 1937 wprowadziła do projektu tak istotne zmiany, że pracę należało podjąć ponownie, pod oznaczeniem Ki-45. Kierownictwo projektu przeszło w ręce inż. Takeo Doi. Prototyp samolotu oblatany został w styczniu 1939. Był napędzany dwoma 9-cylindrowymi silnikami gwiazdowymi Nakajima Ha. 206 (licencyjna odmiana silnika Bristol Mercury) o mocy 600 kW każdy. Wyniki prób prototypu były mało zachęcające (z powodu silników). Wreszcie zdecydowano się zastosować mocniejsze i bardziej dojrzałe silniki, 14-cylindrowe Nakajima Ha. 25 o mocy 750 kW każdy. Oblatany w lipcu 1940 prototyp Ki-45-I miał już lepsze osiągi, a do produkcji we wrześniu 1941 wszedł wreszcie samolot znacznie zmieniony. Nosił on oznaczenie Typ 2, ciężki myśliwiec, Model A, czyli Ki-45-KAIa (KAI był to skrót od słowa kaizo, co oznacza modyfikację). Samolot otrzymał też nazwę Toryu (zabójca smoków). Wkrótce została opracowana i wprowadzona do produkcji druga odmiana Ki-45-KAIb (Typ 2, Model B) Toryu. W dziobie samolotu zabudowano jedno działko Ho. 3 (20 mm), a z prawej strony pod kadłubem działko Ho. 203 (37 mm). Ki-45-KAIb w późniejszej produkcji otrzymał nowe silniki Mitsubishi Ha-102 o większej mocy (800 kW).

Samoloty Toryu sprawdziły się w akcji. Ulegały one wprawdzie jednomiejscowym samolotom alianckim, ale były np. równorzędne dwusilnikowym myśliwcom amerykańskim P-38 Lightning. Toryu zadawały ciężkie straty bombowcom dalekiego zasięgu B. 24 Liberator, zmuszając dowództwo do przydawania im eskorty. Były to również jedyne samoloty japońskie, które mogły sprostać superfortecom B. 29. Dotyczy to szczególnie odmiany Ki-45-KAIc (Model c), która została przystosowana do roli nocnego myśliwca. W wydłużonym dziobie kadłuba był tylko niewielki, lecz silny reflektor. Działko Ho. 203 (37 mm) pozostało na swoim miejscu, podobnie jak k.masz. obserwatora Typ 98 (7,9 mm), natomiast za pilotem dodano dwa nieruchome działka Ho. 5 (20 mm) strzelające w przód — do góry pod kątem 30°. Ki-45-KAIc odnosiły sukcesy w walce nocnej, chociaż nie były wyposażone w radar, którym lotnictwo japońskie nie dysponowało. W końcowej fazie wojny wytwórnia Akashi wyprodukowała pewną liczbę samolotów Toryu w odmianie KAId. 1944-05-27 cztery takie samoloty dokonały pierwszego samobójczego ataku w rejonie wyspy Biak. Ogółem w wytwórniach Gifu i Akashi wyprodukowano 1700 samolotów Ki-45-KAI Toryu. W kodzie alianckim nosiły one nazwę Nick. (J.Ś)

DANE TECHNICZNE Ki-45-KAIc. Wymiary: rozpiętość — 15 m, długość — 11 m, wysokość — 3,7 m. Masy: własna — 3995 kg, całkowita — 5493 kg. Osiągi: prędkość max. — 547 km/h (7000 m), przelotowa — 380 km/h, czas wznoszenia na 5000 m — 7 min, pułap — 10 000 m, zasięg — 1200 do 1500 km. Rysunek i zdjęcie Ki-45-KAIc.



JERZY PAWLAK

24 ESKADRA ROZPOZNAWCZA

(3)

12 WRZEŚNIA. O 06:03 wystartowali ppor. rez. obs. Niemir Bidziński, kpr. pil. St. Mierniczek i kpr. strz. A. Myrcik na zadanie: „rozpoznać i sprawdzić wszystko na drogach Dęblin — rz. Wisła, przedpole Warszawy, szosy Błonie — Sochaczew — Żyrardów — Mszczonów — Grodzisk — Warszawa, Mszczonów — Grójec — Tarczyn, Warszawa — Piaseczno — Góra Kalwaria — Grójec, Warka — Kozienice — Radom, Grójec — Góra Kalwaria — Warka".

Wykonanie zadania było następujące:

„06:45 most drewniany na Wiśle obok Karczewa na prawym przyczółku pali się; 07:09 szosa Warszawa — Sochaczew, żadnego ruchu; 07:16 szosa Sochaczew — Mszczonów, żadnego ruchu; 07:25 szosa Mszczonów — Grodzisk — Warszawa żadnego ruchu; 07:40 szosa Warszawa — Nadarzyn — Mszczonów, żadnego ruchu; koło Mszczonowa zostałem ostrzelany przez art. przeciwlotn.; 08:15 szosa Warszawa — Piaseczno — Góra Kalwaria, żadnego ruchu; 08:35 z chmur wyszedłem na szosę Grójec — Radom ostrzelany o 08:45 przed Radomiem przez art. przeciwlotn. Żadnych dalszych ruchów nie zauważyłem. Lądowanie o 09:18. (—) Bidziński ppor."

W tym samym czasie załoga por. obs. Miarczyński, kpr. pil. Słoma i kpr. strz. Pawlak, od 06:25 do 08:55 latała nad obszarem operacyjnym Armii POZNAŃ, dokonując rozpoznania ruchu nieprzyjaciela na drogach: Nowe Miasto — Rawa Maz. — Brzeziny — Stryków — Zgierz — Łączyca — Poddębice — Uniejów — Dąbie, Łęczyca — Piątek — Kutno — Łowicz, Piątek — Kutno — Łowicz — Zgierz — Stryków — Łowicz — Skierniewice — Brzeziny — Rawa Maz. — Nowe Miasto — lotnisko.

Przebieg zadania: „07:10 Nowe Miasto, nic nie zauważyłem. Wszystkie drogi dojazdowe bez ruchu; 07:20 Rawa Maz. — na drodze do Babska 15 samochodów, częściowo pokrytych plandekami na postoju przed Rawą Maz.; 07:23 szosa ze Złotej do Rawy Maz., kilka samochodów w ruchu na Rawę Maz. Reszta szosy do Brzezin wolna od ruchu; 07:33 szosa Stryków — Brzeziny, koło Poćwiardówki kol. samoch. 30 wozów na postoju — 2 pojazdy sam. w ruchu do Brzezin; 07:37 m. Stryków — b. silna OPL aż do m. Głowno (podkreślono w meldunku — przyp. J. P.) na tym odcinku nic nie obserwowałem. Koło Głowna zaatakował nas klucz npl. myśliwców jednodolnopłatowców wskutek czego ominąwszy drogę chcąc wykonać dalsze rozpoznanie od Łowicza — zostaliśmy zaatakowani ponownie przez 3 myśliwców. Z powodu silnego patrolowania i OPL zdecydowałem się na powrót; 08:00 m. Skierniewice — na drodze do Łyszkowic kol. sam.-taborowa w marszu do Łyszkowic dług. ok. 2 km; 08:10 m. Skierniewice — nic nie widziałem; 08:15 m. Grójec — na płn. zach. od Grójca w folwarku przy drodze do Tarczyna kilkadziesiąt wozów i samoch. na postoju. Lądowanie o 08:55. (—) Miarczyński por."

Najwcześniej tego dnia, bo o 05:55 wystartowali kpt. Wojda, por. pil. Nowierski i kpr. strz. Młodzik. Zadaniem ich było „rozpoznanie przepraw na Wiśle od Dęblina do Baranowa oraz rejon na wschód i zachód od rz. Wisły...", meldunek zrzucić w Małaszewiczach.

Wykonanie zadania: „mosty w Dęblinie i Puławach całe; Solec — most pali się; most kol. pod Sandomierzem — zerwany, a most drewniany pod Sandomierzem — pali się; Tarnobrzeg — przez most pontonowy przeprawia się kol. samochodów; w Baranowie — to samo; rej. Baranowa i Tarnobrzegu — 2 mosty pontonowe, a przed mostem zgrupowanie wojsk; Annopol — most spalony; Solec — most częściowo uszkodzony; na odcinku Ożarów — Tarłów — Lipsko — Ciepielów — Zwoleń i na odcinku Lipsko — Solec żadnego ruchu oddziałów; na płn. od Zwolenia z lasów strzelała art. przeciwlotn.; w Dęblinie po obu stronach Wisły obok mostu — lotnik nie stwierdził żadnego ruchu. Lądowanie o 09:18. (—) Wojda kpt."

O 08:50 kolejna załoga ppor. obs. Pułczyński, kpr. pil. Mołata i kpr. strz. Radowiecki leci na: 1) rozpoznanie ruchu wojsk nieprzyjaciela na szosach i drogach Mińsk Maz. — Kałuszyn — Siedlce — Łosice — Międzyrzec — Łuków — Żelechów — Maciejowice, 2) drogi prowadzące od północy do przepraw na Bugu. Meldunek ppor. Pułczyńskiego z wykonania zadania: „09:00 szosa Siedlce — Kałuszyn, kolumna samochodów w marszu na wschód, czoło w m. Polaki; 09:05 szosa Węgrów — Kałuszyn kol. samoch. dług. 9 km na postoju w rej. Grębkowa. Część kolumny wyjeżdża na szosę Kałuszyn — Siedlce kierując się w stronę Siedlec; 09:20 droga Dobre — st. kol. Mienia, kolumna mieszana (piechota, tabory) dług. 3 km w marszu na płd. Czoło dochodzi do st. kol. Mienia; 09:35 droga Wyszków — Węgrów, ok. 30 samoch. jedzie w kierunku płd. wsch. Czoło w m. Gwizdały; 09:45 m. Wyszków — most na Bugu — przeprawia się kol. samoch. (wielkości kolumny nie stwierdziłem); 09:50 m. Brok — most pontonowy na Bugu w budowie. Silna OPL; 09:55 droga Brok — Ogrodniki, kol. samoch. dług. 2 km, czoło w Sadownem w ruchu na południe; 10:10 m. Węgrów — kol. mieszana (samochody i czołgi) na postoju; 10:15 droga Węgrów — Siedlce, kol. mieszana (piechota, tabory) dług. ok. 6 km w marszu na płd. wsch.; czoło w Szarutach. Na drogach Maciejowice — Żelechów — Łuków — Międzyrzec, Międzyrzec — Siedlce, Siedlce — Łosice, Siedlce — Sokołów Podl. — Nur, Mińsk Maz. — Łochów, nic szczególnego nie zauważyłem. Lądowanie 11:05. (—) Pułczyński ppor."

Po południu załoga: ppor. obs. Gisman, podchor. pil. Jasiński i kpr. strz. Gaik, rozpoznawała przeprawy wroga przez Wisłę w rejonie Sandomierza. Po wykryciu przygotowań do budowy mostu pontonowego poniżej Sandomierza, przy silnej OPL ziemnej lotnicy powrócili do Łuszczowa.

Były to ciężkie i wyczerpujące zadania, wykonywane pojedynczo, przeważnie nad terenami zajętymi przez wojska niemieckie. Z każdego prawie lotu wracały samoloty podziurawione pociskami. Około 30% Karasi straciło oszklenie kabin od odłamków. Były to jednak zadania bardzo ważne, szczególnie dla Sztabu Armii POZNAŃ, gdyż rozgrywała się w tym okresie II faza bitwy nad Bzurą i każdy lotniczy meldunek miał kapitalne znaczenie. O tym załogi wiedziały i nie było przypadku, by jakaś załoga odmówiła startu na kolejne zadanie.

Z rozkazu płk. Sznuka eskadra przeniosła się ok. 18:00 na lotnisko Strzyków (folwark Starzyn — 15 km na płn. wsch. od Hrubieszowa), które nie miało naturalnego maskowania. Zwykle przed odlotem samolotów wysyłano na nowe lotnisko najlepszy z samochodów z brygadą obsługi i paliwem. Ze względu na liczne zatory na drogach oraz duże odległości, często samoloty eskadry lądowały przed przybyciem czołówki i na personel latający zwykle przypadał cały obowiązek maskowania co wymagało też i dużego wysiłku fizycznego. Tak też było i w Strzyżowie. Przy lądowaniu rozbił się Karaś ppor. Jeżewskiego. Załoga nie odniosła większych urazów. Przy zapadających ciemnościach zabrano się do maskowania skraju pola wzlotów, gdzie ulokowano samoloty. Drzewka wyrąbano w lesie odległym od lotniska o 2 km i przeniesiono je na pole wzlotów i obsadzono. Zajęło to załogom część nocy (a następnego dnia od rana załogi wykonywały loty), ale nikt się nie skarżył i nie wykręcał od tych prac. Tak się składało, że lotniska 24 eskadry przeważnie wypadały na szlakach wypraw bombowych Luftwaffe, a że dotąd nie były one bombardowane — to przede wszystkim zasługa dobrze wykonanego przez personel maskowania.

Por. pil. Tadeusz Nowierski i ppor. obs. Tadeusz Prędecki z 24 Eskadry Rozpoznawczej.

13 WRZEŚNIA. Naczelny Dowódca Lotnictwa usiłował wzmocnić lotnictwem Armię LUBLIN. Zachowała się następująca depesza:

Naczelny Dowódca Lotnictwa[1])
Pan Generał Piskor

L.dz. 4/13/Op.

M.p. dnia 13 września 1939 r.

Na dowódcę Lotnictwa i OPL Armii Pana Generała wyznaczyłem płk. obs. Sznuka, któremu oddałem:

— 24 eskadrę liniową
— eskadrę towarzyszącą (nr eskadry i termin oddania ustalę dodatkowo)
— wszystkie jednostki OPL, znajdujące się na terenie operacyjnym Armii Pana Generała.

Naczelny Dowódca Lotnictwa
i Obr. Pow.
(—) Zając, gen. brygady

Niestety, była to już dyspozycja spóźniona. Według relacji płk. Sznuka (Akta Lotnictwa Teka Nr 8) obiecanej eskadry towarzyszącej nie otrzymał, jak również innych wymienionych jednostek oraz zaopatrzenia w materiały pędne.

Z lotniska Strzyżów wykonano w dniach 13 i 14 września ogółem 7 zadań bojowych na korzyść Naczelnego Wodza i Dowódcy Armii LUBLIN. Ze względu na duże przesunięcie eskadry na płd. wsch. — łączność ze sztabem jak i z płk. Sznukiem, mimo pozostawienia oficera łącznikowego, została przerwana. W tej sytuacji kpt. Wojda z własnej inicjatywy objął poszukiwanie dowództw, a po ich odnalezieniu podjął wykonywanie rozkazów, które realizowały m. in. załogi por. obs. Paszkowskiego oraz ppor. ppor. Bidzińskiego i Wójcickiego. Nie zachowały się meldunki z wykonania, poza relacją ppor. Bidzińskiego, który wraz z kpr. pil. J. Górskim i kpr. strz. J. Banysiem poleciał 13 września o 16:00 na dalekie rozpoznanie. Należało:

1) sprawdzić czy nieprzyjaciel nie uruchomił przepraw na odcinku Góra Kalwaria — Warszawa,

2) ustalić ruch oddziałów nieprzyjaciela na kierunkach Warszawa — Kutno i Warszawa — Łódź.

Po starcie załoga poleciała w rejony nakazane zadaniem. Między innymi wykryto silną OPL wroga w rejonie Warszawa — Błonie. Odłamki pocisków uszkodziły podwozie Karasia. Meldunki z wynikami rozpoznań zrzucono o zmroku na podanych placówkach łączności. W locie powrotnym na skutek złej pracy silnika samolot lądował 8 km od Strzyżowa i z powodu ciemności uległ rozbiciu. Pilot i strzelec wyszli z wypadku bez obrażeń. Natomiast obserwator doznał złamania żeber i ogólnych potłuczeń. Mimo tak poważnych dolegliwości ppor. Bidziński odmówił ulokowania go w szpitalu twierdząc, że „w eskadrze czuje się jak w Soplicowie i z nią nadal pozostanie..." Jakże wymowna jest ta charakterystyczna wypowiedź lotnika przebywającego w jednostce od kilku dni, a ujawniająca nastrój, stosunki i konsolidację personelu 24 eskadry, które dotrwały do przybycia na ziemię francuską w 1939—1940, a później na wyspach brytyjskich.

14 WRZEŚNIA po południu kolejna zmiana lotniska — przerzut do Kniahinina (15 km na zach. od Młynowa). Przy lądowaniu 1 Karaś został uszkodzony, a kpr. strz. Gaik — kontuzjowany.

Dowódca 24 eskadry zachorował na zapalenie płuc i zastąpił go por. obs. Aleksander Bujalski, dotychczasowy oficer taktyczny eskadry. Również i kpt. Wojda odmówił pójścia do szpitala, przebywając dalej przy jednostce mimo poważnego zagrożenia zdrowia, zdany tylko na pomoc lekarza eskadry i jego szczupły zasób medykamentów.

Przed wieczorem przybyli do Kniahinina oficerowie ze Sztabu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa z rozkazem niezwłocznego przerzutu samolotem poczty Naczelnego Wodza dla gen. Rommla w Warszawie. Jak pisał później por. Bujalski (list z 19.1.1976 r. — odpis w posiadaniu J.P.) na ten temat: „...Kiedy przyszedł nakaz lotu do Warszawy, nie było żadnej narady „szczupłego sztabu", nie było odprawy czy licytacji ochotników, od razu zgłosił się na ochotnika Nowierski i Nowierski został wyznaczony. Gdyby się na ochotnika nie zgłosił, toby też został wyznaczony jako najlepszy pilot i najlepiej znający Okęcie. Skład załogi był inny niż podaje Wacław Król: obserwatorem był istotnie por. obs. Miarczyński Roman, ale jako strzelec samol. ppor. rez. obs. Zborowski Władysław a nie por. obs. Sobieralski Feliks..."

Załoga por. Miarczyńskiego otrzymała bardzo ważne zadanie: samotny lot powolnym Karasiem na trasie ponad 360 km, nad terenami w większości opanowanymi przez wojska niemieckie. Ustalono, że lot będzie przebiegał na małej wysokości z uwagi na zagrożenie niemieckich myśliwców. Wymagało to od załogi specjalnej czujności, a przede wszystkim od pilota doskonałego opanowania techniki pilotażu, orientacji oraz refleksu.

15 WRZEŚNIA. Start nastąpił o 09:00. Przez cały czas lotu załoga nie była atakowana przez Luftwaffe, czasem tylko ostrzelana przez ziemną OPL. Warszawa była widoczna z dużej odległości: dymy i pożary w różnych częściach miasta. Lądowano na Polu Mokotowskim wiedząc, że lotnisko Okęcie jest już zajęte przez wroga. Oddziały niemieckie były tak zaskoczone pojawieniem się polskiego samolotu, że oddano tylko kilka strzałów.

Po przekazaniu poczty w Sztabie Armii WARSZAWA wrócił por. Miarczyński. Mechanicy uzupełnili paliwo sprawdzając pobieżnie stan samolotu. Załoga rozmawiała z dowódcą placówki, który opowiadał im o walkach w obronie stolicy. „Dobrze, że nie lądowaliście na Okęciu. Tam są już Niemcy. Tu się jeszcze trzymamy" — zakończył relację porucznik.

Przy pomocy żołnierzy placówki, w trakcie ciągłej wymiany ognia ustawiono samolot pod wiatr w pobliżu hangaru, za którym był ukryty Karaś. Niemcy usiłowali nie dopuścić do startu ostrzeliwując lotnisko. Wśród kurzawy ziemi podrywanej przez padające pociski wystartowano w drogę powrotną. Załoga odprężona wykonaniem tak poważnego zadania nadal czujnie śledziła niebo wypatrując myśliwców. W dole przesuwały się szosami i drogami niemieckie kolumny zmotoryzowane i konne ciągnące ku Warszawie. Gdzieniegdzie wykrywano małe oddziały polskiej kawalerii, którym zrzucano meldunki o kierunku marszu nieprzyjacielskich oddziałów.

O 13:15 Karaś wylądował w Kniahininie. Przez 4 godziny trwał ten brawurowy, pełen napięcia i ryzyka lot na Karasiu do oblężonej Warszawy. Ponad 3 godziny trwał przelot nad terenem w większości zajętym przez wroga. Po wylądowaniu, por. Miarczyński przekazał oczekującemu na lotnisku płk. Sznukowi krótki meldunek z przebiegu wykonania zadania oddając pokwitowanie odbioru poczty przez Sztab Armii WARSZAWA.

W tym czasie inne załogi 24 eskadry nie próżnowały. Między innymi ppor. obs. Jeżewski z kpr. pil. Bakanaczem i kpr. strz. Radowieckim wykonali dwukrotnie rozpoznanie rejonu Hrubieszów — Zamość na korzyść Naczelnego Dowódcy Lotnictwa. Dokładnych wyników z rozpoznania — brak. Tego dnia również podchor. pil. Pietruszka z ppor. rez. pil. Gerhardem Ranoszkiem (dołączył do 24 eskadry ochotniczo 10 września 1939) polecieli do Pińska po uzupełnienie w samolotach sprowadzając lotem samolot LWS-3 Mewa.

(cdn)

[1]) Akta Lotnictwa Armii KRAKÓW, Archiwum Lotnicze, Lot. A.II.28/1 Londyn.

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W 1936 marynarka wojenna USA złożyła zamówienie na samolot myśliwski pokładowy (dolnopłat). Było to podyktowane dobrymi osiągami samolotu Seversk P-35. Inżynierowie zakładów Grummana wzorując się na samolocie Seversk P-35, opracowali własną konstrukcję. Prototyp o oznaczeniu XF4F-1 wykonał pierwszy lot 28 czerwca 1937. Samolot ustępował konkurencyjnej konstrukcji zakładów Brewster znanej jako Buffalo. Niepowodzenie nie załamało zespołu konstruktorskiego. Po zastosowaniu silnika o większej mocy osiągi samolotu znacznie się poprawiły. Samolotem zainteresowało się lotnictwo francuskie, które zamówiło 100 egz. Marynarka amerykańska natomiast zamówiło 54 egz. tego samolotu.

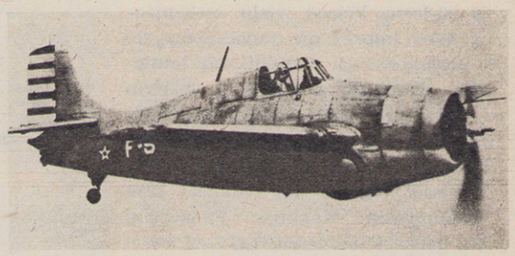
Egzemplarzy przeznaczonych dla Francji nigdy jej nie dostarczono. Po kapitulacji Francji samoloty zakupiła Wielka Brytania, gdzie pod nazwą Martlet I używało je lotnictwo morskie.

Kolejne wersje samolotu górowały już nad konkurentami i Marynarka USA postanowiła przyjąć je na uzbrojenie eskadr stacjonujących na lotniskowcach. Podczas walk na Morzu Koralowym i pod Midway piloci Wildcatów odnieśli duże sukcesy bojowe. Zamówienia popłynęły szerokim strumieniem. Uruchomiono produkcję licencyjną w zakładach General Motors. Samolotem interesowała się nadal marynarka brytyjska, nabywając kolejne wersje. Brały one udział w walkach w Afryce Północnej wobec braku innych samolotów. Nie odniosły jednak zbyt błyskotliwych sukcesów, ustępując niemieckim Me-109F. W oparciu o Wildcata powstała wersja rozwojowa o nazwie Hellcat. Łącznie w trakcie produkcji seryjnej wyprodukowano 4777 egz. wszystkich wersji. Samoloty użytkowały także siły Wolnych Francuzów i Greków.

TABLICA

Samolot Grumman F4F-1 lotnictwa morskiego marynarki USA stacjonujący na lotniskowcu, przeznaczonym do działań na Atlantyku — patrole przeciwpodwodne.

Samolot w malowaniu określanym jako przeciwpodwodny schemat nr 2 polegający na pokryciu powierzchni górnych farbą o barwie ciemnogołębioszarej (Dark Gull Grey), powierzchnie boczne i dolne w barwie białej (Insignia white) o fakturze półmatowej.

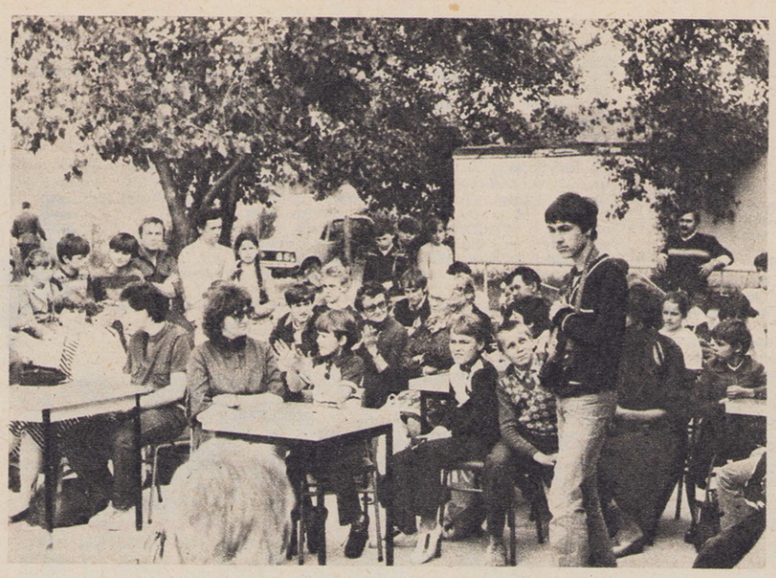


Na zdjęciu: Samolot Grumman Wildcat w locie. Samolot w malowaniu i oznakowaniu stosowanym do czerwca 1941.

GRUMMAN F4F

LOTNICTWO W MOICH OCZACH

Aeroklub Pomorski obchodzi swoje 50-lecie. Wśród wielu zorganizowanych imprez nie zapomniano też o najmłodszych miłośnikach lotnictwa. Aeroklub wspólnie z Galerią i Ośrodkiem Plastycznej Twórczości Dziecka oraz Wydziałem Kultury i Sztuki Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu ogłosił pod koniec 1984 Ogólnopolski Konkurs Plastyczny dla dzieci i młodzieży LOTNICTWO W MOICH OCZACH. W jego rozpropagowaniu niemałe zasługi ma również „Skrzydlata Polska". Tak szerokiego odzewu nie spodziewał się żaden z organizatorów. Ostatecznie, liczba nadesłanych prac doszła do 1885. Ich autorami było 1615 dziewcząt i chłopców ze 126 miejscowości, dosłownie z całej Polski.



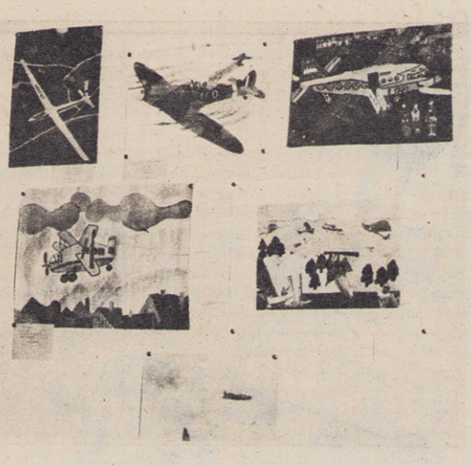
Młodzi plastycy z rodzicami podczas rozdawania nagród.

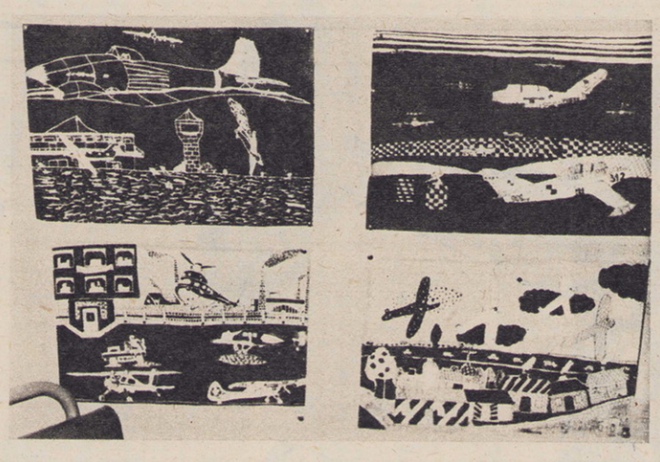
Jury na posiedzeniu 1985-05-29 nie miało łatwego zadania. Na barwnych arkuszach papieru, we wszystkich chyba istniejących technikach plastycznych, całym swoim bogactwem odbiła się dziecięca wyobraźnia. Niektóre rysunki wzruszały naiwnością i szczerością widzenia, inne zdumiewały wysokimi walorami plastycznymi, jak i znajomością faktów historycznych oraz techniki lotniczej. Ostatecznie jury wytypowało 249 prac na wystawę pokonkursową oraz przyznało 20 nagród i 40 wyróżnień w kategoriach: do 9; 9—13; 14—16 lat. W kategorii 17—19 lat jury postanowiło nie przyznać nagród ani wyróżnień. Ponadto Aeroklub Pomorski przyznał 12 nagród autorom prac związanych tematycznie z 50-leciem aeroklubu oraz 2 nagrody specjalne.

Uroczyste zakończenie konkursu odbyło się 1985-06-22 na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego. Zwycięzcom wręczono nagrody ufundowane przez organizatorów oraz przez ZW ZSMP, ZW ZMW, redakcję dziennika „Nowości" oraz Przedsiębiorstwo Państwowe Hotele Orbis „Helios" i „Kosmos" w Toruniu. Wszyscy otrzymali też pamiątkowe dyplomy. Następnie młodzi goście obejrzeli pokazy umiejętności lotników, spadochroniarzy oraz modelarzy. Dla chętnych zorganizowano wycieczkę po lotnisku, gdzie można było np. zasiąść w kabinie szybowca. Jednak największą atrakcją imprezy były loty pasażerskie nad miastem. Spracowali się tego dnia piloci Gawrona i Wilgi ale roześmiane buzie małych pasażerów były dla nich najmilszą nagrodą. W świeżo oddanej do użytku kawiarence lotniskowej urządzono wystawę 80 najlepszych prac (na więcej nie starczyło miejsca). Wystawę tę mogli też przez następne dni zwiedzać mieszkańcy Torunia. Na pożegnanie dzieci prosiły: „zawiadomcie, gdy będziecie robili następny taki konkurs".

MIŁOSZ RUSIECKI

Fragment wystawy najlepszych rysunków. Spitfire, to dzieło Arkadiusza Karonia (13 lat), Lotnisko (z prawej w środku) Agnieszki Głowackiej z III klasy szkoły podstawowej.





Wyróżnione dziecięce prace graficzne. Zdjęcia: Robert Senkowski (1), Miłosz Rusiecki (2)

OGŁOSZENIA DROBNE

Nie sklejone modele samolotów 1:72 Hasegawa sprzedam. Wykaz po otrzymaniu koperty ze znaczkiem. M. J. Wypych, 20-323 Lublin, ul. Puchacza 6/22. (ogł. 91)

Kurzyński Ireneusz, 76-153 Darłowo, ul. Zwycięstwa 7/B/7. Odstąpię kserokopie zachodnich wycinanek modeli samolotów niemieckich i włoskich. (ogł. 92)

Sprzedam modele okrętów „La Sirene" (Heller) i „Mayflower" (Revell). Tomasz Dąbrowski, 10-460 Olsztyn, ul. Pana Tadeusza 7/46. (ogł. 94)

Wykonam śmigła. Zbigniew Piotrowski, 34-600 Limanowa, ul. Wąska 1. (ogł. 95)

Sprzedam modele plastykowe samolotów 1:72. Daniel Lachman, 01-168 Warszawa, ul. Złocienia 4/19, tel. 32-04-69. (ogł. 96)

Modele plastykowe samolotów, samochodów, okrętów, farby Humbroll, modele kolejowe oferuje sklep „Modell-Hobby" — Katowice, ul. Plebiscytowa 12. (ogł. 93)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, zastępca redaktora naczelnego — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Henryk Kucharski, zastępca sekretarza redakcji — Piotr Górski, redaktorzy — Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Wiesława Dymnicka, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2. 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27 52 60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 390 zł, półrocznie — 780 zł, rocznie — 1 560 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa—Książka—Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 23, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-846 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 1985-09-06. Zam. 7023. N-8.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37306

V MIĘDZYNARODOWY KONKURS LOTNICZYCH MODELI REDUKCYJNYCH

4—5 maja br. odbył się we Wrocławiu w Dzielnicowym Domu Kultury „Śródmieście" V Międzynarodowy Konkurs Lotniczych Modeli Redukcyjnych w klasach F4IA, F4IB, F4IC i F4ID. Był on jedną z imprez uświetniających 40 rocznicę zwycięstwa nad hitlerowskim faszyzmem i 40-lecie Powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy. Konkurs zorganizowany został w 20-lecie istnienia Dzielnicowego Domu Kultury „Śródmieście" we Wrocławiu i 10-lecie działalności Klubu Modelarstwa Redukcyjnego. Współorganizatorem był Aeroklub Wrocławski i Wojewódzki Ośrodek Modelarski Ligi Obrony Kraju, zaś fundatorami nagród, poza organizatorami — Dowództwo Wojsk Lotniczych, Kuratorium Oświaty i Wychowania, Dzielnicowa Rada Narodowa oraz Centralna Składnica Harcerska.

Ogółem w zawodach tych uczestniczyło 89 modelarzy, w tym ekipy z CSRS i NRD. Od pięciu lat konkurs ten zyskuje sobie coraz większą popularność. Corocznie bierze w nim udział kilkudziesięciu modelarzy, a liczba startujących stale wzrasta. Świadczy to o coraz większym zainteresowaniu modelarzy tą nową w naszym kraju dyscypliną. Uczestnictwo ekip zagranicznych było przykładem współpracy bratnich organizacji i służyło wymianie modelarskich doświadczeń. Równocześnie z pracami komisji sędziowskich, w których uczestniczyli także przedstawiciele CSRS i NRD, odbywały się imprezy towarzyszące. Największą popularnością cieszyła się giełda modelarska. Poza tym wyświetlano dokumentalne filmy o tematyce lotniczej, jak również zorganizowano spotkanie z seniorem lotnictwa, pilotem Stanisławem Szomańskim, jednym z założycieli Aeroklubu Wrocławskiego.

Tradycyjnie już zaprezentowano modele na pokonkursowej wystawie, którą zwiedziło, prócz kilkuset wrocławian, przedstawicielstwo władz terenowych i Dowództwa Wojsk Lotniczych. Największe zainteresowanie zwiedzających wzbudzały duże modele z klas F4IA i F4IB oraz makiety sytuacyjne, tzw. dioramy.

Godne podkreślenia jest to, iż pewna część uczestników startowała modelami wykonanymi nie z zestawów fabrycznych, ale zbudowanymi od podstaw z dokumentacji, publikowanych w różnych czasopismach. Modele te uzyskiwały wysokie noty i w końcowej klasyfikacji plasowały się na czołowych miejscach.

Imprezie towarzyszyło również spotkanie robocze przedstawicieli zarządów najaktywniejszych klubów modelarstwa redukcyjnego w Polsce. Byli to koledzy z aeroklubów: ostrowskiego, śląskiego, wałbrzyskiego i wrocławskiego. Dyskutowano o problemach dotyczących popularyzacji lotniczego modelarstwa, organizacji II Mistrzostw Polski w klasach F4IB i F4IC oraz zmian i uszczegółowienia komentarza do przepisów sędziowania tych klas.

Na spotkaniu tym zaproponowano m. in., aby II Mistrzostwa Polski przeprowadzić również w klasie F4IA. Za wnioskiem tym przemawia fakt, że modele w tej klasie z racji swych dużych rozmiarów mogą stanowić doskonałe przygotowanie do budowy w przyszłości makiet latających. Poza tym wzbudzają największe zainteresowanie wśród zwiedzających ekspozycję — dało się to zauważyć już na I Mistrzostwach Polski w Kaliszu, gdzie nagrodę publiczności otrzymał model w tej klasie. Mogą one również stanowić cenne uzupełnienie wystaw muzealnych.

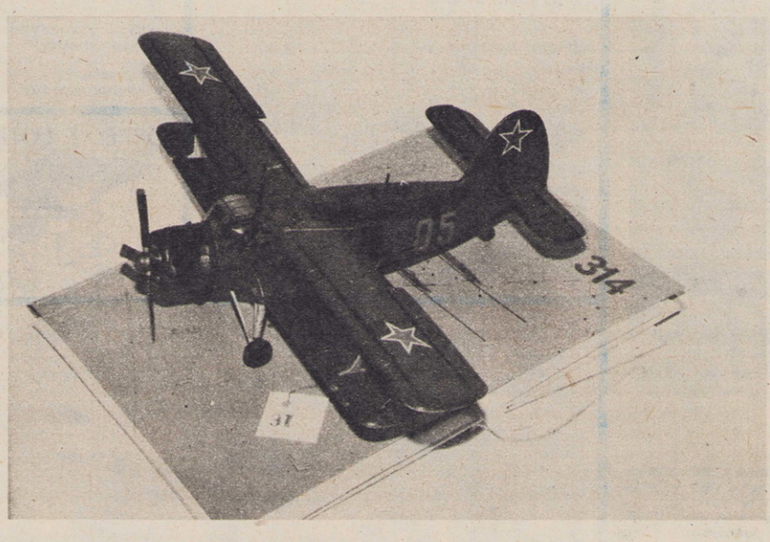
Równocześnie przedyskutowano problem klasy F4ID (skala 1/100 i 1/144), w której z racji dużej miniaturyzacji modele mają wiele uproszczeń i uzyskują niskie noty punktowe, nie wzbudzają tym samym większego zainteresowania modelarzy i osób zwiedzających wystawy. Stąd też wnioskowano o zmianę tej klasy na klasę makiet sytuacyjnych tzw. d i o r a m, które budowane są w różnych skalach przez wielu modelarzy. Często ukazują w miniaturze istniejącą w przeszłości sytuację przestrzenną, udokumentowaną archiwalną fotografią i stanowią tym samym ciekawy materiał plastyczno-historyczny. O zainteresowaniu publiczności tą formą modelarstwa lotniczego można było się przekonać obserwując duże skupiska zwiedzających tę część wystawy, gdzie eksponowano np. „wodującego Walrusa w pobliżu wybrzeża" czy też „samolot SE-5, który uległ uszkodzeniu podczas lądowania".

Modelarzy sklasyfikowanych na pierwszych trzech miejscach udekorowano okolicznościowymi medalami. Poza tym wręczono nagrodę „Grand Prix" ufundowaną przez Dowódcę Wojsk Lotniczych: otrzymał ją Henryk Hemke, który również otrzymał puchar Aeroklubu Wrocławskiego za najlepszy model samolotu polskiej konstrukcji. Puchar Dyrektora DDK „Śródmieście" we Wrocławiu dla najlepszego modelarza zagranicznego zdobył Manfred Kandzia z Klubu „Otto Lilienthal" z Berlina. Wszyscy uczestnicy konkursu otrzymali pamiątkowe odznaki i dyplomy specjalnie wydrukowane na tę imprezę.

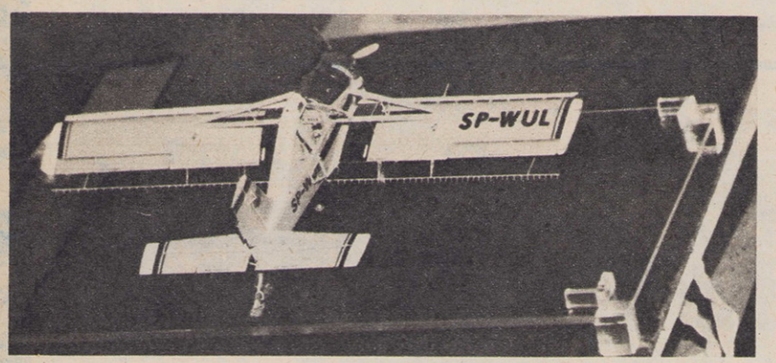
Tekst i zdjęcia:
KRZYSZTOF WOLFRAM

WYNIKI KONKURSU

Klasa F4IA: 1. Andrzej Wasiak — Kalisz, Spitfire Vb (76,0 pkt.); 2. Eugeniusz Sobczyk — Grudziądz, Karaś (72,3); 3. Krzysztof Mazur — Wrocław, Spitfire I (57,0).
Klasa F4IB — juniorzy: 1. Adam Owsianowski — Wrocław, F-18 (59,2 pkt.); 2. Piotr Jakuboszczak — Wrocław, Ju-87 (56,7); 3. Michał Ipser — CSRS, Pardubice, Hurricane (46,0).
Klasa F4IB — seniorzy: 1. Manfred Kandzia — NRD, Berlin, An-2 (84,0 pkt.); 2. Ryszard Szerer — Wrocław, Jak-6 (80,0); 3. Alois Krulis — CSRS, Pardubice, Piper L-4 (63,7); 4. Tomasz Kędzierski — Świdnica, Piper L-4 (63,7).
Klasa F4IC — seniorzy: 1. Henryk Hemke — Krąplewice, PZL-106A (85,3 pkt.); 2. Tomasz Muśnierowski — Wrocław, P.11c (69,0); 3. Arkadiusz Kraszewski — Kalisz, Ła-7 (62,9).
Klasa F4IC — seniorzy: 1. Henryk Hemke — Krąplewice PZL-106A (85,3 pkt.); 2. Jerzy Jabłoński — Wrocław, Słowik (84,3); 3. Andrzej Ziober — Sosnowiec, BŻ-1 GIL (83,0).
Klasa F4ID: 1. Grzegorz Wala — Wodzisław Śl., L-60 (52,6 pkt.); 2. Artur Dąbrowski — Łomża, Helicat (37,6); 3. Andrzej Klinkiewicz — Warszawa, Mi-4 (36,3).
Klasa poza konkursem — DIORAMY: 1. Piotr Gotowicki; 2. Andrzej Włocławek; 3. Dariusz Walczyk.



An-2. Najlepszy model w klasie F4IB (zbudowany od podstaw).



PZL-106A Kruk. Model Henryka Hemke, zdobywcy 1. miejsca w klasie F4IC (kategoria seniorów) oraz Grand Prix (zbudowany od podstaw). Fragment ekspozycji modeli w klasie F4IC (z prawej).

ODPOWIEDZI KLUBU 1:72

Jacek Paluch — Nowy Sącz. Barwne rysunki samolotów P-38 Lightning opublikowane w Planach Modelarskich Nr 73 (sylwetki 1, 2 i 4) przedstawiają samoloty 433 dywizjonu myśliwskiego 475 grupy myśliwskiej 5 Armii Powietrznej USA. Dywizjon ten operował w latach 1943—44 w rejonie Nowej Gwinei. Sylwetka 1 przedstawia samolot Lockheed P-38J-15-LO; pilot: por. C. Robert Anderson. Sylwetka 2 to Lockheed P-38L-5-LO; pilot: kpt. John E. Purdy (7 zwycięstw powietrznych do zakończenia wojny). Sylwetka 4 obrazuje samolot Lockheed P-38J-15-LO Nr 42-104305; pilot: mjr Warren E. Lewis (7 zwycięstw powietrznych). Sylwetka 5 przedstawia samolot rozpoznawczy Lockheed F-5 francuskiej grupy rozpoznawczej GR I/33 „Belfort".

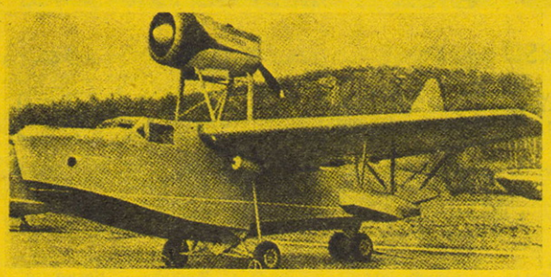
Paweł Ogarek — Tarnów. Literami kodowymi NP oznakowane były podczas II wojny światowej samoloty 428 kanadyjskiego dywizjonu bombowego (RCAF).

Grzegorz Kozubek — Masłów. Schemat malowania samolotu PZL P-11c w barwach 111 eskadry myśliwskiej opublikowany był w książce K. Cieślaka „Samolot myśliwski PZL P-11" wydanej w 1973 przez Wyd. MON w serii Typy broni i uzbrojenia (zeszyt 22).

Plany samolotów w Klubie 1:72 przeznaczone są dla wszystkich modelarzy, nie tylko budujących modele w skali 1:72. W związku z tym nie przewidujemy otwarcia rubryk pn. Klub 1:48, 1:32, itp.

Wiesław Szymacha — Tarnowskie Góry. Zgodnie z informacjami z ZTS Plastyk w Pruszkowie model samolotu Il-2m3 w serii Mikro 72 ukaże się w sprzedaży pod koniec 1985 lub na początku 1986. W fazie opracowywania znajduje się model samolotu RWD-6 w podziałce 1:72, który ukaże się jednak nie wcześniej niż w 1987.

Jan Mazurek — Elbląg, Robert Tocki — Rzeszów i inni. Postulaty dotyczące importu modeli, farb i akcesoriów oraz ich cen radzimy kierować do dyrekcji CSH.

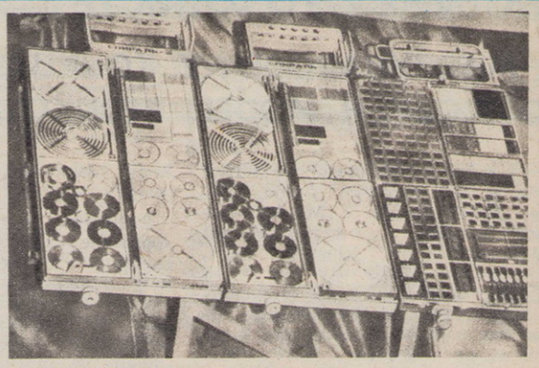


WETERANI WOJNY

Jedyny ocalały wodnosamolot MBR-2 (ponad 1400 zbudowano w ZSRR do 1940), używany aż do sierpnia 1945 w walkach na Dalekim Wschodzie. Odnaleziony w 1981 w okolicy osiedla Ponoj. Obecnie znajduje się w muzeum Floty Północnej. Tam też wystawiono samolot szturmowy Il-2 odbudowany ze szczątków znalezionych w 1978 pod Murmańskiem.

MINI-SAMOLOTY Z JUGOSŁAWII

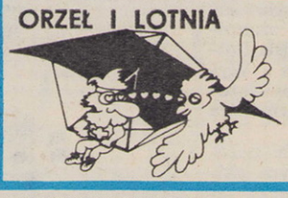
Górnopłatowiec własnej konstrukcji z silnikiem samochodowym Trabant (powyżej) oraz Ace Baby-D zbudowany wg dokumentacji amerykańskiej.



W OTWARTYM KOSMOSIE

Płyta z różnymi nowymi tworzywami przewidywanymi dla astronautyki wystawiona na zewnątrz stacji orbitalnej Salut-7. Badano wpływ próżni kosmicznej, zmian temperatury, promieniowania słonecznego, strumieni mikrometeorytów.

ORZEŁ I LOTNIA



Włoski pilot lotniowy stoczył na wysokości 2500 m dramatyczną walkę z atakującym orłem, który niszczył pokrycie lotni. Pilotowi udało się wylądować z bardzo małymi obrażeniami.

MD-80 W ChRL

Jeden z dwóch pierwszych samolotów pasażerskich MD-80 latających w barwach ChRL. Zakłady lotnicze w Szanghaju budują z licencji amerykańskiej 25 samolotów tego typu.

NAJLEPSZE W EUROPIE

Przedstawiamy najlepsze szybowniczki IV Mistrzostw Europy Kobiet — 85, rozegranych w Jugosławii (1985-06-30 do 07-14).

Klasa standard: 1. Christine Moroko — Francja (technik lotniczy, 1850 h lotu, szybowiec Pegase C-101), 2. Marie-Francoise Gavaret — Francja (2800 h lotu, szybowiec Pegase C-101), 3. Maria Bolla — Węgry (technik, 2940 h lotu, szybowiec SZD Jantar St. 2).

Klasa 15-metrowa: 1. Gisela Weinreich — RFN (gospodyni domowa, 1670 h lotu, szybowiec LS-6), 2. Georgette Litt-Gabriel — Belgia (rękodzieło, 2000 lotu, szybowiec Ventus), 3. Maria Kyzivatova — CSRS (projektant, 1600 h lotu, szybowiec Ventus-B).

Uczestniczki mistrzostw miały czas spędzony za sterami szybowców w przedziale 250—2940 h. Polki nie startowały, a szkoda. Przypomnijmy, że w III mistrzostwach Europy Maria Bolla na Jantarze St. 2 była druga. W tym roku na Jantarach startowały dwie Bułgarki i Węgierka.

Śmigłowiec Alouette w odmianie bojowej, produkowany z licencji francuskiej w Rumunii, a pokazany na Salonie Paryskim 1985.

RUMUŃSKI BŁĘKITNY GROM

ROLNICZY R-22

Lekki śmigłowiec dwumiejscowy Robinson R-22 w odmianie rolniczej. Zdjęcie z Salonu Paryskiego 1985.

Zdjęcia i rysunki: Lech Zielaskowski (2), „Aerosvet", „Flieger Revue", „Nauka i Życie", „Tiechnika-Mołodioży", archiwum.